



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

Bydelsutvalget i Bydel Gamle Oslo
v/bydelsadministrasjonen
Pb. 9406 Grønland
0135 Oslo
INTERNPOST

BYDEL GAMLE OSLO			
Saksnr.	09/1492		
Dato	2 AUG 2012		
Saksbeh.	ANRI		
Arkivnr.:	641	Dok.nr.:	30
Avskr.måte		Sign.:	

Dato: 02.08.2012

Deres ref:

Vår ref (saksnr): 201006489-148 Saksbeh: Mai- Lin Rue
Oppgis alltid ved henvendelse

Arkivkode: 512.1

**KUNNGJØRING OM OFFENTLIG ETTERSYN
FRA 06.08.2012 TIL 17.09.2012
FORSLAG TIL DETALJREGULERING MED KONSEKVENsutREDNING
NYTT DOBBELSPØR OSLO – SKI, FOLLOBANEN**

Plan- og bygningsetaten har 09.07.2012, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 og i henhold til delegert myndighet, vedtatt å legge ovennevnte planforslag ut til offentlig ettersyn og sende det på høring.

Området foreslås regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur– trasé for jernbane, annen banegrunn – teknisk anlegg, kjøreveg, gang- og sykkelveg, annen veggrunn – teknisk anlegg, bebyggelse og anlegg – bebyggelse og anlegg, institusjon (museum), grønnstruktur – park, hensynssoner – restriksjonssone (frisikt), sikringssone for anlegg i grunnen, faresone (høgspenningsanlegg), bevaring kulturmiljø, håndleggingssone etter lov om kulturminner, samt midlertidige rigg- og anleggsområder. Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget. Konsekvensutredningen er godkjent av Samferdselsdepartementet i forkant av detaljreguleringen.

Planforslag til offentlig ettersyn er tilgjengelig som plankunngjøring og i saksinnsyn på Plan- og bygningsetatens nettsider [http://http://www.pbe.oslo.kommune.no/](http://www.pbe.oslo.kommune.no/) på vår referanse.

Orientering om planforslaget kan fås ved henvendelse til Plan- og bygningsetatens kundesenter, Vahlsgt 1. Varslingsbrev med planforslaget kan også ses på:

- Informasjonssenteret i Rådhuset,
- Deichmanske bibliotek i Arne Garborgs plass 4 og
- Opplysningstjenesten i bydel Sentrum, v/ bydel St. Hanshaugen, Akersbakken 27.
- Opplysningstjenesten i bydel Gamle Oslo, Platous gate 16.
- Opplysningstjenesten i bydel Østensjø, Ryensvingen 1.
- Opplysningstjenesten i bydel Nordstrand, Ekebergveien 243.
- Opplysningstjenesten i bydel Søndre Nordstrand, Rosenholmveien 22.



Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
www.pbe.oslo.kommune.no

Sentralbord: 02 180 Bankgiro: 1315.01.01357
Kundesenteret: 23 49 10 00 Org.nr.: 971 040 823 MVA
Telefaks: 23 49 10 01
E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Høringsfrist

Eventuelle bemerkninger til planforslaget må sendes Plan- og bygningsetaten **senest 17.09.2012**. Vi gjør oppmerksom på at også innsigelser fra myndigheter med innsigelsesrett må sendes innen fristen. Vennligst oppgi saksnummer.

Vi ber om at bemerkningen gjøres kort, evt. at det lages et sammendrag på 1/2-1 side egnet for trykking. Bemerkninger som kommer inn er grunnlaget for å bearbeide planforslaget og saksfremstillingen før saken sendes videre til byrådet. Vi har dessverre ikke kapasitet til å gi hver enkelt innsender et personlig svar, men vil kommentere bemerkningene samlet i vår fremstilling til byrådet. Kopi av bemerkningene følger saken når den sendes til politisk behandling.

Byrådet avgir sin innstilling til byutviklingskomiteen som behandler saken med de bemerkninger som er kommet inn. Deretter vil saken bli lagt frem for bystyret til endelig godkjenning. Når endelig vedtak er fattet, vil det bli gitt melding både ved brev og ved kunngjøring i Aftenposten samt som plankunngjøring på etatens nettsider <http://http://www.pbc.oslo.kommune.no/>. Vedtaket kan da påklages.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN
Kundesenteret

Sign.
Heike Knoll, kundekonsulent

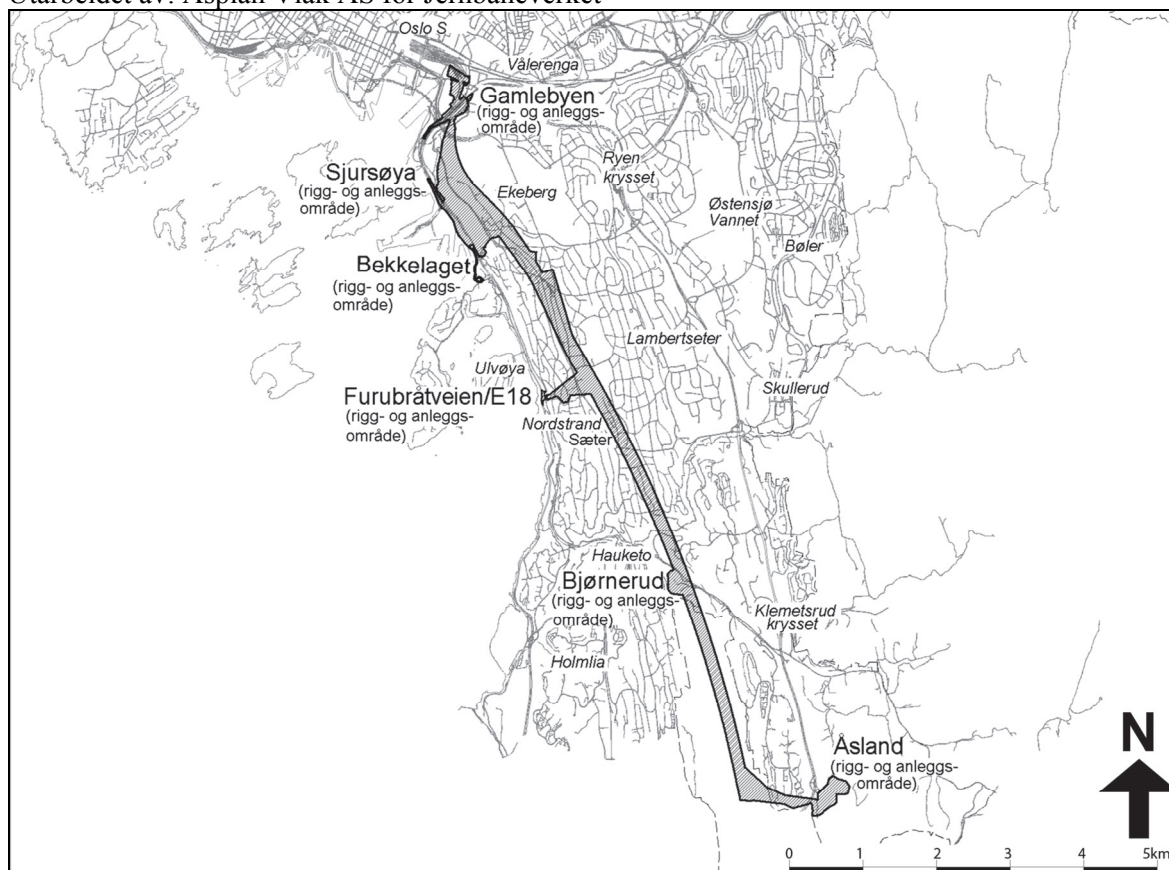


Follobanen - nytt dobbeltspor Oslo-Ski Planforslag til offentlig ettersyn Detaljregulering med konsekvensutredning

Området foreslås regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur– trasé for jernbane, annen banegrund – teknisk anlegg, kjøreveg, gang- og sykkelveg, annen veggrunn – teknisk anlegg, bebyggelse og anlegg – bebyggelse og anlegg, institusjon (museum), grønnstruktur – park, hensynssoner – restriksjonssone (frisikt), sikringssone for anlegg i grunnen, faresone (høgspenningsanlegg), bevaring kulturmiljø, båndleggingssone etter lov om kulturminner, samt midlertidige rigg- og anleggsområder. Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget. Konsekvensutredningen er godkjent av Samferdselsdepartementet i forkant av detaljreguleringen.

Plan- og bygningsetaten ber om bemerkninger til forslaget i løpet av høringsperioden som er oppgitt i varslingsbrev.

Utarbeidet av: Asplan Viak AS for Jernbaneverket



Bydel: Gamle Oslo, Nordstrand, Søndre Nordstrand Saksnummer: 201006489

Gnr./bnr.: Diverse Dokumentnummer: 124

Saksnummer oppgis alltid ved henvendelse



INNHold

Plan- og bygningsetatens saksfremstilling

Faktaark	side	3
Saksgang	side	5
Sammendrag	side	6
Plan- og bygningsetatens kommentarer til forhåndsuttalelser	side	14
Plan- og bygningsetatens foreløpige vurdering	side	15
Oversikt over kartblad (18 stk)	side	24
Planbestemmelser	side	25
Vedtak om offentlig ettersyn	side	37

Trykte vedlegg

1. Forminsket plankart A4 (18 stk)
2. Forslagsstillers planbeskrivelse
3. Gjengivelse av innkomne merknader og forslagsstillers kommentarer til fornyet varsel
4. ROS-analyse Oslo kommune, Asplan Viak, 02.05.2012
5. Formingsveileder for Follobanen, datert 18.04.2012
6. Teknisk plan, datert 22.06.2012
7. Konsekvensutredning for Follobanen, godkjent av Samferdselsdepartementet 01.03.2012

Utrykte vedlegg kan sees på saksinnsyn på Plan- og bygningsetatens nettside:

1. Plankart i målestokk 1:2000, dok 146/ fil nr 8-25
2. Fastsatt program for planarbeidet, Samferdselsdepartementet, 13.09.2010
3. Liste over eiendommer berørt av tiltak under grunnen
4. Miljøprogram, datert 02.05.2012
5. Støy i driftsperioden – ferdig anlegg, datert 20.04.2012
6. Vibrasjoner og strukturstøy i driftsperioden – ferdig anlegg, datert 20.04.2012
7. Støy og vibrasjoner i anleggsperioden, datert 20.04.2012
8. Støy i anleggsfasen Oslo kommune, datert 23.03.2012
9. Støy i anleggsfasen, riggområde Åsland, datert 23.03.2012
10. TBM kontra D&B lyd og vibrasjoner, datert 22.03.2012
11. Østfoldbanen – konsekvens av økt godstrafikk, datert 02.05.2012
12. Kartlegging av naturverdier Gjersrud – Stensrud, Bymiljøetaten, datert 10.04.2012
13. Landskapsvurdering Åsland og Bjørnerud, datert 02.05.2012
14. Godkjenningsbrev Konsekvensutredning, Samferdselsdepartementet 01.03.2012

FAKTAARK

Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, reguleringsplan i Oslo

Forslagsstiller: Jernbaneverket

Konsulent: Asplan Viak AS, Kjørboveien 12, postboks 24, 1300 Sandvika

Eieropplysninger:

I tabellen under er listet alle eiendommer **over** bakken som er direkte berørt av tiltaket. Tabell for eiendommer berørt av tiltak under bakken ligger som eget vedlegg. Gbnr med uthevet skrift er også berørt under bakken.

GNR	BNR	GNR	BNR	GNR	BNR	GNR	BNR
152	9	175	46	233	54	235	30
152	149	175	47	233	220	235	31
152	156	182	21	233	221	235	32
152	345	182	46	233	222	235	33
153	1	182	216	233	303	235	57
153	4	182	496	233	311	235	58
153	5	182	1452	233	316	235	59
153	14	182	1453	233	320	235	60
153	24	186	1	233	323	235	83
153	29	186	158	233	473	235	87
153	49	186	159	234	6	235	128
156	7	186	160	234	7	235	129
156	52	186	161	234	16	235	132
156	199	186	183	234	19	235	133
156	309	186	184	234	42	250	28
175	1	197	10	234	43	250	32
175	4	197	12	234	70	250	45
175	5	197	22	235	14	999	2
175	6	197	160	235	16		
175	10	233	47	235	19		
175	44	233	48	235	28		
175	45	233	49	235	29		

Arealstørrelse – planområde

Planområdet total, inkl. regulering under bakkenivå:	2642 daa
Dagsone, alle formål:	344 daa
Dagsone, kun permanente formål:	245 daa
Dagsone, kun midlertidig arealbeslag:	99 daa

Areal for hvert formål:

Arealformål	M2
Bebyggelse og anlegg (tilbakeføring Åsland)	97980
Offentlig bygning (Ladegårdsanlegget)	5122
Kjøreveg	3992
Gang/sykkelveg	244
Annet vegareal	358
Jernbanegrund (på grunnen)	96003
Jernbanegrund (under grunnen) <i>Hvorav kombinert med energianlegg</i>	2365662 14125
Friområde/ park	41128
Hensynssoner: Sikringssone, restriksjoner i grunnen (190)	2365662
Hensynssoner : Faresone, høyspenningsanlegg (370)	5087
Hensynssoner : Bevaring kulturmiljø (570)	19808
Hensynssoner: Båndlegging etter lov om kulturminner (730)	126221
Rp Bestemmelse Område (§ 12-7 nr 1) Rigg- og anleggsområder utenfor regulert jernbaneareal	267713

Arealstørrelse – ny bebyggelse

Over terreng: Ingen

Under terreng: Jernbanetunneler og jernbanetekniske installasjoner

Parkering

Parkering reguleres ikke.

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning.

Planforslaget er vurdert i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift.

Planforslaget faller inn under forskriftens § 2 punkt e/f jf. vedlegg I , punkt nr. 29. Jernbanelinjer for langdistansetraffikk. Infrastruktur med investeringskostnader på mer enn 500 millioner kr.

Samferdselsdepartementet har som ansvarlig myndighet besluttet at planforslaget skal konsekvensutredes. Program for planarbeidet ble fastsatt 13.09.2010

Kunngjøring og varsling

I henhold til § 4 i Plan- og bygningsloven ble forslag til planprogram lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 08. februar til 09. april 2010. Utleggelse av planprogram og oppstart av planarbeidet ble samtidig kunngjort i Aftenposten, Dagsavisen, Nordstrands blad og Østlandets blad i tillegg til at planprogrammet ble tilgjengelige på internett. Planprogrammet ble også oversendt direkte berørte grunneiere, myndigheter og interesseorganisasjoner. Planprogrammet og de dokumentene som ligger til grunn for programmet ble gjort tilgjengelig på prosjektets hjemmeside: <http://www.jernbaneverket.no/follobanen>. Planprogrammet ble revidert etter innkomne merknader er mottatt. Merknadene ble innarbeidet i den grad tiltakshaver har funnet det relevant. Revisjonen ble gjennomført i dialog med ansvarlig myndighet.

Konsekvensutredning med program for supplerende utredninger ble lagt ut til offentlig ettersyn den 28. april 2011 med høringsfrist den 17. juni 2011. Utleggelsen ble kunngjort i Aftenposten, Dagsavisen, Nordstrand blad og Østlandets blad. I tillegg ble konsekvensutredningen med trykte vedlegg gjort tilgjengelig på prosjektets hjemmeside. Konsekvensutredningen ble revidert etter innkomne merknader ble mottatt. Merknadene ble tatt inn i den grad de var relevante for godkjenning av konsekvensutredningen.

Konsekvensutredningen og program for supplerende utredninger ble godkjent av Samferdselsdepartementet i brev datert 01.03.2012.

Supplerende utredninger er innarbeidet i forslaget til reguleringsplan.

Nytt varsel om oppstart av planarbeid ble annonsert 01.02.2012, med frist for merknad den 21.02.2012. Innkomne merknader er referert og kommentert i eget vedlegg til planforslaget.

SAKSGANG

Etter offentlig ettersyn vil innkomne bemerkninger bli referert, kommentert og eventuelle endringer innarbeidet. Saken er planlagt oversendt rådhuset for politisk behandling 3. tertial.

SAMMENDRAG

Bakgrunn

Planområde for nytt dobbeltspor Oslo – Ski omfatter en strekning fra Gamlebyen i Oslo sentrum til bygrensen i sør mot Ski og Opperå kommuner. I Gamlebyen vil deler av traséen ligge i dagen, fra påslag i berg i Ekebergåsen til kommunegrensen vil traséen ligge i dyptunnel i fjell. I tillegg vil man få midlertidige rigg- og anleggsområder som ligger i dagen. Planen går gjennom bydelene Gamle Oslo, Nordstrand og Søndre Nordstrand. I Gamle Oslo går traseen gjennom Middelalderbyen Oslo som er et automatisk fredet kulturminne. Traseen krysser også mulig trasé for gjenåpning av Alna i dette området. På Åsland vil midlertidig rigg- og anleggsområde ligge i område for byutvikling på Gjersrud- Stensrud.

Miljøverndepartementet ga 07.09.2010 tillatelse til oppstart av planarbeid i Marka. I Oslo berøres Marka i forbindelse med hovedtunnel og tverrslag under Grønliåsen.

Beskrivelse av planforslaget

Strekningen i Oslo er delt inn i en innerstrekning og en ytterstrekning. Innerstrekningen omfatter strekningen mellom Oslo S og tunnelpåslag i berg i Ekebergåsen. Ytterstrekningen omfatter strekningen fra tunnelpåslag i berg i Ekebergåsen og sørover til kommunegrensen. Dagens Østfoldbane opprettholdes.

På innerstrekningen skal trasé for eksisterende Østfoldbane legges om og ny trasé for Follobanen etableres. Det har vært konsekvensutredet to alternative lokaliseringer for Follobanens utgående trasé; kalt «Østalternativet» og «Vestalternativet». Begge alternativene innebar en forlengelse av dagens Østfoldbanekulvert, men grenet av og ble videreført henholdsvis under Gamlebyen gravlund og Oslo Hospital for østalternativet, og under Mosseveien og Ekebergveien for vestalternativet. I etterkant har Jernbaneverket jobbet videre med en optimalisering av begge alternativene, og kommet fram til en løsning der alle fire sporene for Østfoldbanen og Follobanen vil ligge samlet i Klypen.

Ut fra Oslo S går det i dag til sammen fire spor under Bispegata og inn i Klypen. Som følge av tiltaket vil det bli sju spor under Bispegata som går sammen til fire spor gjennom Klypen. De fire sporene er utgående og inngående Østfoldbane, og utgående og inngående Follobane. De nye sporene vil bli senket i forhold til dagens situasjon, og sporene gjennom Klypen vil bli overdekket fra Bispegata og sørover. Utgående Østfoldbane grener av sør i Klypen og stiger opp for påkobling til eksisterende trasé sør på Loenga. De tre sporene som skal inn i Ekebergåsen ligger i fall mot sør og går under eksisterende spor på Loenga før de går inn i bergtunnel i Ekebergåsen.

For ytterstrekningen foreslås en trasé i dyp tunnel med to separate tunnellop.

For bygging av innerstrekningen er det planlagt rigg- og anleggsområder i Haven, Oslo gate, Ladegården, Klypen og ved Loenga (Militærrampa, Geita bru og Mosseveien). For ytterstrekningen er det planlagt rigg- og anleggsområder på Sjursøya, Bekkelaget, ved Furubråtveien, Bjørnerud og Åsland. Alle rigg- og anleggsområdene på ytterstrekningen er i tilknytning til tverrslag til tunnelen.

Det er foreløpig ikke tatt beslutning om tunnelen skal drives på konvensjonelt vis (boring og sprenging), eller om den skal bores ved hjelp av tunnelboremaskin (TBM). Dersom den skal bores ved hjelp av tunnelboremaskin, vil dette skje i kombinasjon med konvensjonell driving på steder der tunnelboremaskin ikke kan brukes. Reguleringsplanen tar derfor høyde for begge alternativer. Alternativ med TBM vil kunne kreve større arealbehov på Åslandområdet og eventuelt behov for tilleggsregulering .

Avgreiningpunkt for fremtidig forbindelse til Bryn er foreslått fra tunneltrasée under Ekebergveien, se kartblad 3.

Forhåndsuttalelser

Det er innkommet 36 forhåndsuttalelser ved varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet. De viktigste uttalelsene gjengis her. For komplett merknadsbehandling se vedlegg Forslagstillers planbeskrivelse.

Riksantikvaren, 20.02.2012, er fornøyd med planavgrensningen for innføring til Oslo S og presiserer at en forutsetning for tilslutning til en sporløsning med fire spor i Klypen er at det iverksettes avbøtende tiltak som ikke kun omfatter selve sporområdene. Det vil bli stilt vilkår om arkeologiske utgravinger og overvåking av kulturminnene i området samt avbøtende tiltak. Riksantikvaren forbeholder seg retten til å fremme **innsigelse** til reguleringsplanen for Follobanen dersom den på viktige punkter avviker fra det som har blitt presentert i møtet den 11.10.2011. Riksantikvaren vil først kunne komme med en endelig uttalelse til planarbeidet når det endelige forslaget til reguleringsplan legges ut på høring.

Statens vegvesen Region øst (SVRØ), 16.02.2012, er opptatt av trafiksikkerhet og miljø både i forhold til anleggsfase og massetransport. Konsekvensene som de tidligere har påpekt er knyttet til anleggsfasen og viktigheten av å få avklart lokalisering av massedeponier gjennom det pågående reguleringsplanarbeidet. Likeledes at det må utredes hvordan trafiksikkerhet, fremkommelighet og tilgjengelighet for ulike trafikantgrupper kan påvirkes, og hvilke avbøtende tiltak som bør gjøres. Trafiksikkerheten på vegnettet må vies spesiell oppmerksomhet ved planleggingen av massetransporten med hensyn til gående og syklende. SVRØ har bedt om utredning av tverrslag i havneområdet, alternativt at massetransporten kan tas fra havna/i tunnel for å redusere belastningen på E18 Mosseveien mest mulig. Disse forholdene er ikke besvart. SVRØ har utført analyse av transport og vegnettet i sørkorridoren (Sørkorridoren 2007). Tungtrafikken på E18 bør reduseres til et minimum. Alternativ som må utredes i reguleringsplanarbeidet er massetransport sjøvegen.

Nærføring og konfliktpunkter med SVRØs tunneler og andre riksvegkonstruksjoner: Tunneltraseene krysser riksveg, både tunneler og veg i dagen, med kritiske føringer. Ved kryssing av veg-/tunnelanlegg må det kontrolleres og dokumenteres at det er tilstrekkelig overdekning mellom jernbanetunnel og veg/vegtunnel. Østfoldbane traseen vil krysse under e18 Mosseveien ved Sjursøya og Follobanens tunneltrase vil krysse Ekebergtunnelen.

Tunneltrase for Follobanen må unngå å komme i konflikt med Ekebergtunnelene. Hensynssone må innreguleres omkring Ekebergtunnelens løp i en sone 1,5 x tunneldiameter. Tiltak som rammesøkes i hensynssone vil være avhengig av godkjenning fra SVRØ.

Det må påregnes restriksjoner for stengning av E18 Mosseveien og vegtunnelene ved sprengningsarbeidene, og at disse må foretas i perioder (sommerferie) og nattetid når de medfører minst mulig ulemper.

Når det gjelder planområdets begrensning forutsetter SVRØ at det er satt av tilstrekkelig areal til de tiltak (inkludert nødvendig anleggsbelte) som berører riksvegnettet. Jernbaneverket har i sin plan vist at de beslaglegger arealer på Sydhavna som er innenfor riggarealer/anleggsområder for Statens vegvesen (Bjørvika-prosjektet). Disse arealene er ikke tilgjengelige før Sydhavnakrysset er ferdig opparbeidet (2014/2015).

Det vil være svært viktig med tett dialog mellom JBV, Statens vegvesen og Oslo kommune i det videre planarbeidet. SVRØ vil igjen understreke at det er avgjørende viktig å få avklart lokalisering av deponiområder som er del av reguleringsplanarbeidet.

Statsbygg, 17.02.2012, viser til uttalelse til KU 16.06.2011. Varslet planområdet for innføring av sportrasé til Oslo S omfatter byggeområdene for Kulturhistorisk museum (KHM), slik det er foreslått i Statsbyggs foreliggende forslag til reguleringsplan. Forslaget ligger i Rådhuset i påvente av 2. gangs politisk

behandling. Det er usikkert hvilket lokaliseringalternativ Kunnskapsdepartementet og UiO kommer til å anbefale for museet med vikingskipene. Statsbygg påpeker at lokaliseringalternativet i Bjørvika/-Middelalderparken ikke er forkastet, - men fortsatt er et av de vurderte alternativene. Foreliggende planforslag må derfor tas med i vurderingsgrunnlaget for sportraséene i tilknytning til Klypensporet.

Statnett, 17.02.2012, peker på at Statnetts 420 kV-ledning Frogner-Follo som passerer planområdet for rigg- og anleggsområdet ved Åsland på grensen mellom Oslo og Ski kommune nær deres mast 115, vist på kartblad 4. Ledningen har et klausulert byggeforbudsbelte med bredde 38 meter.

Bymiljøetaten, 15.02.2012, opprettholder forhenværende etaters bemerkninger og har følgende tillegg: Bymiljøetaten har utarbeidet og oversendt en reguleringsplan for Bispegata. Der er det ikke tatt hensyn til en utvidet kulvert ved Klypen og de konsekvenser det har for planlagt overvannshåndtering. For 6-8 planlagte sandfang må finnes andre løsninger. En ny utvidet kulvert ved Klypen må legge til grunn høydene på dagens vei. Dersom det påvises avvik av disse høydene må dette koordineres og godkjennes av Statens vegvesen sitt Bjørvikaprojekt og Bymiljøetaten. Konsekvenser pga utvidelse av tverrsnittet må ta hensyn til dagens lengdeprofil langs Bispegata. I forbindelse med utforming av kulverten og overdekning av Klypen-sporene bør Bymiljøetaten trekkes inn i det fremtidige arbeidet.

Byantikvaren, 02.03.2012, Byantikvaren gjør for ordensskyld oppmerksom på at for det automatisk fredede kulturminne «Middelalderbyen i Oslo» har Riksantikvaren ansvaret som kulturminnemyndighet. Dette omfatter også middelalderiske ruiner og bygninger, og middelalderiske deler av bygninger (som Ladegården og Saxegården).

For nyere tids kulturminner er det primært belastningen på bygningsmiljøer i anleggsfasen og grunnvannsdrenasje til tunnelen i anleggs- og driftsfasen som aktualiseres. Verken det oversendte kartmaterialet eller den digitale kartløsningen som det henvises til på Jernbaneverkets hjemmesider viser entydig hvordan tunnelinnslaget ved Mosseveien er tenkt løst, og Byantikvaren forutsetter at bygningene ikke rives, eller utsettes for farefulle belastninger i anleggsfasen. Avbøtende tiltak må i nødvendig grad utredes.

Byantikvaren anbefaler at bygningene sikres juridisk som hensynssone – bevaring kulturmiljø i planen. Byantikvaren har sett en konsentrasjon av trafikken i Klypen som et godt grep, forutsatt at en unngår grunnvannsdrenasje, rystelser og støy, en tilrettelegger for et reetablert middelalderterreng, og at eventuelle breddeutvidelser tas mot vest uten å berøre ruiner. Den forutgående konsekvensutredningen viser at dette langt på vei bør være mulig, forutsatt at tiltaket bygges som kulvert. Byantikvaren anbefaler at tiltaket bygges som lukket kulvert, at denne føres kontinuerlig for de sporene som skal under Loenga til tunnel, og lengst mulig sørover for Østfoldbanens utgående spor. Dette vil gi en nødvendig støydemping for videre bruk av uteområdet og bygningene i miljøet, og vil sammen med et reetablert terreng kunne forløse historiske sammenhenger og gir friområdet et økt brukspotensial. Byantikvaren ser dette som et helt vesentlig avbøtende tiltak, som bør tas inn som en del av tiltaket. Et annet avbøtende tiltak som er utredet, er forlengelse av kulvert ved Oslo Ladegård. Dette er et tiltak som vil ha stor positiv innvirkning for opplevelsesverdien av ruinene etter bispeborgen, åpner for en fremtidig utvidelse av barokkhagen, og støttes av Byantikvaren.

Tverrslaget ved Mosseveien - Bekkelagsveien – Skogbakken omfatter tiltak på bakkeplan som kan se ut til å komme i konflikt med områder og bygninger som er regulert til spesialområde bevaring. Dette må utredes nærmere i planprosessen før Byantikvaren kan ta endelig stilling. Det samme gjelder for tverrslaget ved Furubråtveien, hvor tiltak på bakkeplan ser ut til å komme i konflikt med en eiendom regulert til spesialområde bevaring, og ytterligere en bygning oppført på byantikvarens gule liste over bevaringsverdige bygninger.

Byantikvaren anbefaler at planen i nødvendig grad justeres slik at kulturminneverdiene ikke reduseres. Avbøtende tiltak bør eventuelt utredes. Bygninger og eiendommer som i dag er regulert til spesialområde

bevaring bør videreføres som hensynssone – bevaring kulturmiljø i ny plan, og bygninger på gul liste innenfor planområdet bør reguleres til tilsvarende hensynssoner.

Oslo Havn KF, 16.02.2012, Som følge av Fjorbyvedtaket transformeres havneområdene. Virksomheten som før var spredd på Filipstad, Bjørvika og Sydhavna skal nå konsentreres i Sydhavna. Det arbeides med å finne løsninger og realisere disse med minst mulig ulemper. De nærmeste årene kommer ny atkomst fra riksveg og containerterminalen på Sjursøya slik at trafikken på Ormsund kan flyttes hit i 2015. Som ledd i dette skal også deler av oljehavna bygges om. Arealknappheten er stor og det er lite handlingsrom for å avsette havnearealer til andre formål. Summen av anleggsvirksomheten vil bli stor og det er ønskelig at de statlige prosjektene som Statens vegvesens anlegg for ny adkomst var koordinert og helst avsluttet før JBV starter opp Follobanen. JBV's ønsker om areal til rigg og anleggsområde i havna de nærmeste årene passer derfor svært dårlig sammen med vår strategi for utvikling av vår virksomhet. Havnevirksomhet handler om logistikk, og arealer som noen tidspunkter av uken er tomme kan være fullt utnyttet på andre tidspunkter. Oslo havn er en av 5 utpekte havner kfr den nye Havne- og farvannsloven og Stortingsmelding nr 16 (2008-2009) NTP 2010-2019. Oslo havn har en særlig funksjon i det overordnede transportnettet. Dette må være felles utgangspunkt for dialog om rigg og anleggsområder i havna. Varslet planområde for Follobanen er for ekstensivt og Oslo Havn motsetter seg at arealene inne på havneområdet ved Ormsund brukes til rigg. Det etterlyses vurdering av JBV på de alternativer Oslo Havn KF har foreslått utenfor havneområdet. Oslo Havn KF motsetter seg at havneveien reguleres til rigg/anleggsområde. Dagens reguleringsformål er offentlig trafikkarealer og de anses som tilstrekkelig. Når det gjelder Fordjorden, Ekeberganlegget og Sjursøytunnelen vises til pågående dialog om realiserbare løsninger med minst mulig konsekvenser for havnevirksomheten.

Undervisningsbygg KF, 23.01.2012, Den foreslåtte traseen går under eller i nærheten av flere skoleanlegg, deriblant Bekkelaget og Nordseter skole. Det må gjøres rede for hvilke konsekvenser dette vil ha hva gjelder setninger i bygningene og fjernvarmebrønner (eksisterende og mulighet for nyanlegg). Det bes om at det tas hensyn til barn og barns skoleveier i planleggings- og anleggsperioden.

Oslo Elveforum, 21.02.2012, beklager at materialet som er sendt ut i forbindelse med oppstartsvarselet, er så tynt at det i praksis ikke er mulig å komme med innspill utover det vi allerede har gitt i merknadsbrev til JBV av 26.06.2011 og til Oslo kommune av 11.11.2011. Jernbaneutbyggingen må ha et bredere fokus enn å få plass til nytt dobbeltspor. Det å reetablere middelalderterrenget og gjenåpne Alna på terreng over alle jernbanesporene i Klypen slik at Middelalderparken gis en helhetlig utforming, må være sentralt premiss. Oslo Elveforum ser gjerne en løsning med fire spor i Klypen, forutsatt at JBV finner en løsning for utgående Østfoldbane som sikrer at Alna kan ledes med selvføll over sporet også for utgående Østfoldbane, med andre ord slik at Alna kan åpnes på terreng på hele strekningen fra Geita bru til Middelaldervannspeilet. I motsatt fall forutsetter vi at utgående Østfoldbane benytter dagens spor for utgående Østfoldbane under Minneparken. Oslo inngående Østfoldbane kan da eventuelt beholde dagens trasé, det vil si hvis sporkabalen inne på Oslo S lettere går opp på den måten. Oslo Elveforum anbefaler at traséen for dagen Østfoldbane også i fortsettelsen innlemmes i planområdet på strekningen Minneparken – Geitabru, sammen med en stripe på 20-30 m på begge sider av jernbanesporet i dette partiet, jf. at det her er ønskelig med overdekning av sporene for å kunne følge opp intensjonen i KDP for Alna Miljøpark, det vil si for å kunne lede Alna over eksisterende Østfoldbane og opparbeide et grøntområde mellom Gamlebyen gravlund og godssporene i partiet Dyvekes bru – Geitabru. Oslo Elveforum vil komme med ytterligere merknader og redegjør for nødvendig materiale. Oslo Elveforum mener jernbaneteknisk løsning for utgående Østfoldbane ikke er optimal. Tidligere vist skisse til mulig fremføring av Hovinbekken fra middelalderens Nonnebru på Klosterenga, via Nordre Tomters spor til Middelaldervannspeilet. Det å overdekke Nordre tomters spor og utvide hageanlegget er en tiltalende løsning. JBV bør i det videre arbeidet også illustrere muligheten for å lede Hovinbekken med tilhørende turvei på østsiden av bekken,

under sporene og ut nord i hageanlegget til Oslo Ladegård. JBV bør også skissere en løsning utelukkende med gangforbindelse fra Arups gate via Nordre tomter spor til Ladegårdshagen, som et supplement til den gangforbindelsen som planlegges via utvidet lokk over Minneparken. Løsningene for den nedre delen av Alna og Hovinbekken med utløpene og fjordforbindelsen i tilknytning til middelalderens Oslo er helt avgjørende for at det skal bli sammenheng i alt det byplanmessige arbeid. Oslo Elveforum setter pris på muligheten til å drøfte trase med JBV fra Dyvekes bru til Middelaldervannspeilet og håper samarbeidet kan fortsette ved detaljregulering. I tillegg til kryssing av Klypen vil det i fortsettelsen være viktig å se på den nærmere utformingen av partiet mellom Gamlebyen gravlund og godssporene.

Eiendomsspar, 17.02.2012, eier av Kongsveien 15/Ekebergrestauranten, og regner med at de kommer til å bli berørt av de planlagte arbeidene både når det gjelder støy og ved sprengningsarbeider og eventuelle rystelser. Vil også informere om at vi har installert varmepumpe i bygget med borre hull i grunnen. Det er viktig at det kartlegges hvilke konsekvenser dette får for driften av denne samt at ingen av disse hullene kommer i konflikt med den påtenkte traseen.

Gjersrud-Stensrud grunneierlag, 22.02.2012, Fremskrivninger fra Oslo kommune viser at Oslos befolkning vil vokse med 80.000-100.000 boliger frem mot 2030 og en stor andel av disse planlegges å komme i de sørlige deler av Oslo. For Gjersrud-Stensrud-området er det lagt frem utbyggingsalternativer opp mot 10.000 boliger. Grunneierlaget har tidligere pekt på en svært vanskelig trafikksituasjon i området, selv med dagens bebyggelse. En baneløsning vil være en forutsetning for å kunne utvikle området videre i denne delen av regionen på en bærekraftig måte og gjøre området attraktivt. De tar utgangspunkt i at det arbeides med samordnede og helhetlige kollektivløsninger som skal betjene vekstområder i Oslo Syd, Opegård og Ski. Vi mener at togets rolle blir viktig her, og at den løser den oppgaven den skal. De foreliggende planer for Follobanen er et godt utgangspunkt, men bør utvides for bedre å dekke behovet for skinnegående kollektivtransport i vekstområde Oslo Syd. De foreslår derfor at hovedsporet fra Ski til Oslo S utvides med en plattform og sidespor til Åsland. De viser til løsningen i Holmestrand hvor en har valgt denne modellen- for å kunne utnytte en togløsning bedre for områdene - på en optimal og samfunnsøkonomisk god måte.

Et annet alternativ vil være å bruke Åsland som et ekstra stoppested mellom Ski og Oslo S. Dette vil redusere kapasiteten og reisetiden noe- men vil neppe endre den konkurransedyktighet som Follobanen kommer til å representere- i forhold til alternative reisemåter. Vi mener at det ikke vil være behov for å bygge ut en svært kostbar T-bane til Gjersrud-Stensrudområde (og det vil i så fall ta lang tid før denne i realiteten kan gjennomføres), hvis JBV med sin statlig finansiering av Follobanen og berørte kommuner samarbeider om å få en togløsning som hovedtransportsystem for kollektivknutepunkt Oslo - Ski som også inkluderer Åsland. Vi ønsker at partene ser på nytt om en bedre kan utnytte Follobanens muligheter til å dekke kollektivbehovet for Oslos store utbyggingsområde i Syd. Dette gir også et betydelig økt passasjergrunnlag. Også strenge kommunale – og statlige klimamål- der nesten 80% av utslippene i dag skyldes transportsektoren - vil være helt avhengig av et godt utbygd skinnegående kollektivtrafikk for områdene- dersom en skal kunne greie å kombinere sterk befolkningsvekst med klimamål i regionen. Vi mener Åsland bør være en del av togløsningen – og ber dere vurdere en ”Holmestrandmodell”. En modell som bygger på foreslått løsning i høringsutkastet.

Harald A. Møller AS, 17.02.2012, er importør av Volkswagen, Audi, Skoda og Volkswagen Nyttekjøretøy i Norge. I 2011 utgjorde dette totalt 47.155 kjøretøy og er lokalisert i Kongshavnveien 32 og 34 (Skur 90 og 91), med tilstøtende utearealer. I Kongshavnveien 34 har de sin søsterbedrift, Møller Bil Klargjøring som utfører teknisk og kosmetisk klargjøring, i 2011 ca. 26.500 biler. Tilstrekkelig parkeringskapasitet er en kritisk faktor for Harald A. Møller AS drift i Oslo Havn. Kapasiteten har blitt redusert gjennom senere år og dagens arealer er på et absolutt minimum. Møller Bils satsning på sentral klargjøring ble i verksatt av to hensyn: Miljø (alle biler syrevaskes/avfettes før polering) og spesialisering av effektivitetshensyn.

Harald A. Møller er IOS:14001-sertifisert, Møller Bil Klargjøring er Miljøfyrtårn. De er derfor underlagt et stort ansvar for å begrense vår miljømessige påvirkning. Dette er løst gjennom flere typer tiltak, men det viktigste ble gjennomført i 2009 ved anskaffelse av Europas mest miljøvennlige vaskeanlegg. Det er et 0-utslippsanlegg som renser og gjenbraker både kjemikalier og vann. Vaskesystemet er utviklet for bruk på nye «rene» biler og ikke biler som har vært i bruk på vanlig veg. Følgende er rensaneanlegget svært ømfintlig for andre typer forurensning, spesielt støv og partikler fra stein, som følger med bilen etter kjøring og mellomagring på havneområdet. Konsekvensene av masseforflytningen til VAVs prosjekt Midtgarðs-orren, som kjøres gjennom våre områder har vært svært uheldig. Vi opplever driftsstans og ekstrem stor slitasje som følge av forurensning som bilene tar med seg inn i anlegget fra Kongshavnveien. Vi er derfor svært skeptiske til ytterligere masseforflytning eller andre aktiviteter utført i umiddelbar nærhet, som påvirker vår drift og som øker risikoen for skader på bilene. Området vi i dag disponerer på Bekkelagsstranda er et av de mest driftskritiske knyttet til produksjonen som foregår i Skur 91. Daglig klargjøres ca. 120 biler og dette området er buffret inn i produksjonen. Omløpshastigheten på disse plassene er ca. 1 gang pr dag. De har gjennom snart 14 mnd. Vært berørt av Statoils utbedringer av rørsystemet tilknyttet Ekeberganlegget og det er uvisst hvor lenge dette arbeidet vil pågå. De kan ikke gi fra seg ytterligere plass som ikke erstattes på samme sted. De kan ikke tillate at det utføres aktiviteter på riggområdet som innebærer ytterligere forurensning i form av støv, støy eller som kan påvirke deres ansvar for å legge til rette for en trygg arbeidsplass for deres ansatte, samt sikre kundens verdier. Håper dere utviser forståelse for dette når riggområdene planlegges. De ønsker JBV velkommen til en omvisning og nærmere forklaring for deres syn i saken.

Nordseter borettslag, 21.02.2012, ligger på Nordstrand. Traséen for det nye dobbeltsporet er tegnet slik at hele området til Nordseter borettslag omfattes (seks terrasseblokker med 200 boenheter og 100 boenheter i rekkehus, til sammen 300 boenheter). Styret i Nordseter borettslag henstiller på det sterkeste til JBV om å bruke en mest mulig skånsom metode til å drive tunnelen under bebodd område som vårt, f eks fullprofilboring med tunnelboremaskin. Rystelser ved konvensjonell sprengning og etterfølgende mulige setnings-skader på bygninger vil vi unngå.

ROM Eiendom AS, 22.02.2012, Bortsett fra området Loenga – Oslo S, ligger den aktuelle strekningen i tunnel og det er derfor kun innføringen av sporet mot Oslo S som berører deres interesser. NSB har i denne forbindelse vært særlig opptatt av at enhver flaskehals rett før Oslo S må unngås. De er tilfreds med at det er valgt et prinsipp som innebærer at alle fire spor (Østfoldbanen pluss Follobanen) føres helt inn til stasjonen. Eventuelt tap av hensettingsspor i *Haven* må erstattes. Hensettingsarealer må sees i en helhetlig sammenheng der også langsiktige vurderinger av dagens sporarealer på Filipstad og sannsynlig fremtidig byutvikling er med. Innføringssporene til Oslo S vil sterkt berøre *utbyggingsfeltet C6* nord for Bispegata og Øst for Barcode i gjeldende reguleringsplan for Bjørvika-Bispevika-Lohavn. I reguleringsplanen er feltet avsatt til (del av) Kulturhistorisk museum (UiO). Rom Eiendom vil sterkt tilrå at man rent teknisk allerede fra starten av arbeidene med Follobanen tar høyde for dette naboskapet. Dette kan for eksempel innebære særlige løsningsvalg ifm spuntingen for sportraséene, både med tanke på overføring av støy og vibrasjoner, og med tanke på å bibeholde maksimum av feltets utbyggingspotensiale ved å kunne bygge tettest mulig opp til spor både under og over grunnen. Poenget er å samle investeringene slik at de totale kostnadene kan holdes så lave som mulig. Vi legger til grunn at JBV samarbeider med de impliserte aktørene om dette. I det hele må vi anta at en del av Rom Eiendom sin grunn i det aktuelle området vil bli berørt; permanent, eller midlertidig i anleggstiden. Vi legger til grunn at vi involveres nærmere i planarbeidet med sikte på hensiktsmessige løsninger hva gjelder eventuelt makeskifte eller andre avtaler knyttet til eiendommene. NSB og Rom ber om at utbyggingsarbeidene planlegges i tid slik at dagens togdrift kan opprettholdes mest mulig intakt i anleggsperioden. Det samme gjelder sportilgangen til ROM Eiendoms arealer i Lodalen. NSB og Rom ser frem til at man endelig kommer i gang med realiseringen av

Follobanen som en høyst påkrevet oppgradering av jernbanenettet. De håper på en effektiv prosess som gjør at det nye dobbeltsporet Oslo – Ski kommer på plass så raskt som mulig!

Torkildsen, Tennøe & co Advokatfirma AS, 24.04.2012,

Innspill på vegne av Bjørvika Utvikling AS, som eies av HAV Eiendom AS og Oslo S Utvikling AS. De to sistnevnte selskapene skal selv eller via datterselskaper bygge ut store deler av Bjørrikaområdet i Oslo. Bjørvika Utvikling AS er opprettet for å sørge for den praktiske gjennomføringen av utbyggingsarbeidet, samt koordinering mellom eierne.

At det foreløpige materialet fremgår at Jernbaneveket foreslår vesentlige endringer i C-områdene i Bjørvikaplanen, nettopp i de områdene deres klient har rett til å erverve grunn fra forslagstiller. I følge avtalen har Bjørvika Utvikling AS betingelsesløs rett til å erverve felt C6 og C7, samt overbyggingsretten til feltene C4, C11, C24 og deler av C7. Bjørvika Utvikling AS mener de i foreliggende planprosess må gis de samme rettigheter som en formell grunneier.

Det bemerkes at ovennevnte avtale er forankret i avtaleverket for Bjørvika 30.06.03. I avtale 6 i avtaleverket for Bjørvika gis Bjørvika Utvikling AS rett til å kjøpe statlig grunn i reguleringsområdet. Formålet med avtalen er å legg til rette for helhetlig planlegging og utbygging av området ved at Bjørvika Utvikling AS får innløsningsrett til de statlige arealer i området som i fremtiden vil kunne utnyttes til utbygging av området.

Bjørvika Utvikling AS mener at dersom de foreslåtte endringer vedtas vil det få store konsekvenser for gjennomføringen av Bjørvikaplanen. De mener endringen vil påvirke ”balansen” i forhold til de avtaler som er gjort for gjennomføring av planen, herunder spesielt infrastrukturforpliktelsene. I den forbindelse mener de avtale mellom Bjørvika Infrastruktur As og Oslo kommune av 30. 06.2003 av særlig interesse.

Bjørvika Utvikling AS ber om at planforslaget inneholder en løsning slik at allerede innregulert utnyttelse for feltene C6, C7 og C8 beholdes. De mener utbyggingspotensialet må ivaretas gjennom revurdering av plassering av beredskapsplassen, økte byggehøyder eller annet. De mener planforslaget skaper for stor usikkerhet for de videre investeringer i området.

Boligsameiet Solbakken Mortensrud, 07.02.2012, har vært inne på hjemmesiden til prosjektet for å finne ut om vårt sameie blir berørt av utbyggingen, men har ikke klart å finne det ut.

Erik Holst Larsen – Ekebergveien 224F, 1162 Oslo, 08.02.2012, er en av grunneierne av Ekebergveien 224F, 1162 Oslo, 183/453. På denne eiendommen er det installert 2 fjellvarmepumper til hver av 2 eneboliger på eiendommen. Kjenner ikke til boredybden hos den andre grunneieren, men egen installasjon har en dybde på 135 meter. Er det noen tiltak som må iverksettes ifht. Dette eller går tunnelen så langt ned i grunnen at dette ikke er noen konflikt

Harald Buset – Munkerudåsen 26G, 1165 Oslo, 14.02.2012, viser til anmodning om å melde spesielle hensyn og peker på at støy fra tog er et særlig hensyn som må tas. Viser til en radonåre som går omtrent på samme strekk som banen er tenkt (ref til NGU-radonkart). Vi har foretatt radonmåling i vårt hus og kan dokumentere at verdien er under grensen hvor tiltak anbefales. Vi ser på det som uklokt å foreta så omfattende grunnarbeid i et så befolkningstett område med dokumentert radonfare. Hvis radonmålingen endrer seg etter anleggsarbeidet vil utbedringer på vårt hus måtte dekkes. Har vannbåren varme i huset og ønsker å borre for jordvarme i likhet med naboer. Buset ber om bekreftelse på nevnte forhold.

Jan André Mærøe – Jomfrubråtveien 58, 1179 Oslo, 22.02.2012, peker på at adressen ligger rett over traseen og at det skal benyttes konvensjonell sprengning, tunnelboremaskin eller en kombinasjon. Kloakk/avløpstunnel fra Gamlebyen til renseanlegget på nedre Bekkelaget er liten i forhold til det tog tunnel men arbeidet gir kraftige rystelser på grunn av konvensjonell sprengning. Etter byggeperioden må vi se over grunnmuren vår om den har fått skader og oppfordrer til at det ikke benyttes konvensjonell sprengning da utbyggingen vil skape mye større rystelser enn det Midgardsormen har medført,

Lise Aaland – Grottenveien 16, 1177 Oslo, 20.02.2012, Sprengning i Ekebergåsen – planer om nytt renseanlegg på Bekkelaget, Follobanen i tunnel fra Oslo til Ski og forhøyede radonkonsentrasjoner. I tillegg er det vel også planer om at Mosseveien skal legges i tunnel, samtidig som boligbebyggelsen fortettes. Det gir store belastninger for beboerne etter mange måneder med sprengning og rystelser pga. arbeid med Midgardsormen. I perioden 01.11.2011 til 01.02.2012 har radonmålere i huset påvist verdier langt over det Statens Strålevern har anbefalt (662bq/m³ her mot 100bq/m³ anbefalt). Kan det være sammenheng mellom sprengningen og de forhøyede verdier?. Radonmålinger nabohuset fra januar til april 2009 viste bare 11/bq/m³.

Siri Skauge og Kjell Løvbakken – Munkerudåsen 26B, 1165 Oslo, 21.02.2012, minner om huset har bergvarme som bærende energikilde, og at det er boret en ca 150 m dyp brønn under huset. Huset var nyoppført, og ble overtatt i 2008. Follobaneprosjektet skaper konflikt, og det forutsettes tilfredstillende kompensasjon. En annen bekymring er usikkerheten rundt fremtidig sjenanse og mulig skade på hus og eiendom. Dette gjelder både under det planlagt sprengnings- og utbyggingsarbeidet og senere i forbindelse med potensiell risting i grunn og hus over tid. Vi bygger vår erfaring på eksempler på hvordan det kan være å bo direkte over en hyppig trafikert tog tunnel som dette. Vi minner for ordens skyld om den potensielle verdiforringelsen av vår eiendom som ligger i en endelig gjennomføring av prosjektet.

Tommy Nysveen – Kastellhagen 6A, 1176 Oslo, 08.02.2012, understreker at berørte grunneieres rettigheter og ber om informasjon evt. tids-linjal når dette er klart, samt potensielle skader på eiendom (sprengningsskader, setningsskader, endrede grunnforhold o.l) og hvilke rettigheter vi har vedrørende slike påvirkninger og hvem som er juridisk ansvarlig for prosjektet under og etter ferdigstillelse.

Finn Strekerud – Solveien 2, 1177 Oslo, 03.02.2012, peker på at det er boret drøye 130 meter ned i bakken for jordvarmeanlegg for hele huset. Det er kjent at det relativt mange huseiere som også har anlagt tilsvarende og ber om at det tas hensyn til anleggene.

Nils Haugrud – Holtveien 27, 1177 Oslo, 21.02.2012, er kommet i skade for å overse kravet om uttalelse fra JBV og ber om dette før utbygging og vedlegger kart som viser eiendommen i dag før utbyggingsstart.

Lars Petter Fjeld og Hanne Gundersen – Kongsstien 5, 1177 Oslo, 22.02.2012, peker på store konsekvenser og ønsker klarhet i problemstillingen, legger ved informasjon om energibrønn på vår eiendom. Gnr 197/ Bnr 696. Hullet er 120 m dypt, kotehøyde topp ca 109 m, vannstand i hull ca 107 m.

Maj Elin Storeide – Mosseveien 196, 1177 Oslo, 15.02.2012, eier eiendommen Mosseveien 196, gnr/ bnr 182/8. og spør om hva planarbeidet innebærer for eiendommen.

Oddmund Mellemstrand – Munkerudåsen 20, 1165 Oslo, 08.02.2012, spør hvilke konsekvenser banen og utbygging vil forårsake.

FORSLAGSTILLERS KOMMENTARER TIL FORHÅNDSUTTALELSER

For forslagstillers kommentarer til fornyet varsel, se vedlegg 3.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS KOMMENTARER TIL FORHÅNDSUTTALELSER

Plan- og bygningsetaten viser i all hovedsak til forslagstillers merknadsbehandling, da de fleste innspill svares ut i utredningsmaterialet, se forslagstillers kommentarer til fornyet varsel.

Byantikvaren, 02.03.2012

Jernbaneverket har valgt å regulere hensynssone på grunn over fjelltunnelen over Ekebergåsen for å sikre at ikke noe utilsiktet skjer med underliggende tunnel. Dette er særlig viktig med hensyn til evt boring av energibrønner fra overliggende eiendommer. Regulering av hensynssone vil komme i tillegg til eksisterende regulering på grunnen og det er derfor ikke nødvendig å regulere eksisterende formål på nytt.

Torkildsen, Tennøe & co Advokatfirma AS, 24.04.2012,

Foreliggende plan vil redusere utbyggingspotensialet på feltene C6 og C7. Planforslag for Kulturhistorisk museum (KHM) ligger til politisk behandling, dog er det fortsatt usikkert om KHM kommer til Bjørvika. I gjeldende plan for Bjørvika stilles det krav om påfølgende detaljplan for de enkelte byggeområder. Foreliggende planforslag for Follobanen vil legge beslag på en vesentlig del av byggeområdet, slik at dersom Follobanen blir vedtatt som foreslått pr i dag, vil det være nødvendig å se på gjenværende deler av byggeområdet (deler av felt C6) på nytt i forhold til bl.a. høyder og utnyttelse. Først når en egen detaljplan for de aktuelle områdene sendes inn til behandling vil man kunne avklare løsninger for tomten.

Statens vegvesen, 16.02.2012

Trafikkavvikling i anleggsperioden er en utfordring, særlig i forbindelse med sprengning under Ekeberg tunnelene. Det er foreløpig ikke avklart hvor lenge sprengingsarbeidene vil pågå. Ekeberg tunnelen er en del av et helt tunnelsystem, det er derfor avgjørende at Jernbaneverket utarbeider realistiske planer for gjennomføring av sprengningsarbeidene og avbøtende tiltak med alternative kjøreruter osv. Planene må utarbeides i nært samarbeid med Statens vegvesen og foreligge før saken sendes til politisk behandling. Det er tatt inn en rekkefølgebestemmelse som sikrer at det skal være inngått en avtale med Statens vegvesen om dette før anleggsarbeidene kan igangsettes.

For øvrig vises det til etatens foreløpige vurdering.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS FORELØPIGE VURDERING

Overordnede mål

Viktig samferdselstiltak

St.meld. nr. 16 (2009) - Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 ligger til grunn for forslag om nytt dobbeltspor Oslo - Ski. Dette dobbeltsporet vil kunne bli første etappe i utbygging av høyhastighetsbane til Europa. Nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er et viktig samferdselstiltak som vil bidra til å imøtekomme kommunens overordnede behov for å styrke kollektivtilbudet gjennom å bedre kapasiteten på banenettet vesentlig, både for persontrafikk og gods i regionen.

Byutviklingsmuligheter i Bjørvikaområdet

Follobanen vil få konsekvenser for byutviklingsmuligheter i Bjørvika, spesielt vil utbyggingspotensial nord for Bispegata vil bli redusert på grunn av lokalisering av beredskapsplass (JA1). Reduksjon av utbyggingspotensialet vil ha konsekvenser for reguleringsplan for Kulturhistorisk museum som er oversendt til politisk behandling i 3 alternativer. Planene vil ikke kunne gjennomføres dersom foreliggende plan for Follobanen vedtas. I forslagstillers planbeskrivelse er det redegjort for arealavgang. Det er også skissert forslag til nye byggehøyder dersom regulert utnyttelse skulle opprettholdes. I Bjørvikaplanen forutsettes det en nedtrapping av bebyggelsen mot Ladegården, og det betyr at en reduksjon i størrelsen på arealet trolig ikke kan tas igjen gjennom økte byggehøyder. Det vises til bl.a. vedtatt reguleringsplan for hoveddelen av Operakvartalet (Barcode), felt B10.1-B13, der høyden trappes ned fra kote 67 til kote 51 mot øst. Tilsvarende ligger inne i planforslag for KHM med en maks høyde på kote 51 helt vest i felt C6, for å trappes ned videre mot øst og Ladegården. Dette må følges opp i behandling av detaljregulering for de aktuelle feltene som må gjennomføres på vanlig måte. Endringer i utbyggingspotensial vil redusere potensialet for tilskudd av kostnadsbærende areal, jfr. utbyggingsavtalen for Bjørvika.

Plan- og bygningsetaten har forståelse for Jernbaneverkets behov for beredskapsplasser ut fra sikkerhetsmessige grunner, men lokaliseringen av beredskapsplassen i Haven er uheldig for byutvikling, både med hensyn til plassering og utforming. At plassen ikke kan overbygges vil begrense byutviklingspotensialet i området. Det er positivt at Jernbaneverket har sagt seg villig til å se på mulige løsninger for tilgjengeliggjøring av arealet som park eller byrom, og det er viktig at utforming og materialbruk tilpasses området med Bispegata og Middelalderparken. Bestemmelsen 4.3.2. stiller krav til utforming av beredskapsplasser. Atkomst til beredskapsplassen JA1 er foreslått fra Trelastgata/ Bispegata.

Klypen/Middelalderparken

Innføring til Oslo S må skje i tråd med ønsket byutvikling. Plan- og bygningsetaten er positiv til at et lokk over spor i Klypen mot vannspeilet nå inngår som del av tiltaket. Overdekning av sporene har hele tiden vært et nødvendig avbøtende tiltak for Oslo kommune. Hensikten med lokk over sporene og et sammenhengende nedtrappet terreng mot vannspeilet er å redusere barriereeffekten, støybelastning samt øke potensialet for bruk av Middelalderparken.

Ny godsforbindelse til Alnabru

Det er positivt at reguleringsplanen legger til rette for senere etablering av ny godsforbindelse til Alnabru (også omtalt som "Bryndiagonalen"). Ny godsforbindelse til Alnabru skal blant annet sikre framtidig godstrafikk-kapasitet til Alnabruterminalen. Realisering av godsforbindelsen er avgjørende for å oppnå målsettingen om økt banekapasitet for godstrafikk i Osloområdet og utredes for tiden av Jernbaneverket som et eget prosjekt. Flere uttalelser til foreliggende saken har vist at det er en vesentlig bekymring for økt støybelastning, fordi tilnærmet all godstrafikken uten ny godsforbindelse til Alnabru, vil gå på

eksisterende Østfoldbanespor. Plan- og bygningsetaten vil understreke viktigheten av å gjennomføre godsforbindelsen for å begrense økningen av godstrafikk på eksisterende Østfoldbane med de miljøulempene dette innebærer for byområdene.

Gjersrud-Stensrud

Avgrensning av foreslått permanent jernbaneareal på Åsland, beredskaps plass JA4, må endres i plankartet før oversendelse til politisk behandling. Slik beredskaps plassen nå er foreslått ligger den i atkomsten fra E6 til det fremtidige byutviklingsområdet på Gjersrud – Stensrud. Plan- og bygningsetaten foreslår at arealet justeres noe mot sør.

Det vises for øvrig til forslagstillers planbeskrivelse for komplett gjennomgang av forholdet til overordnede planer (fra s. 26 Forslagstillers planbeskrivelse).

Natur- og ressursgrunnlaget

Gjenåpning av Alna

Planforslaget legger til rette for mulig gjenåpning av Alna i en dykket løsning under utgående Østfoldbanespor. Det legges til rette for at Alna i fremtiden skal kunne gå i dagen over de øvrige tre sporene. Det er lagt inn en rekkefølgebestemmelse som sikrer slik tilrettelegging før jernbaneanlegget settes i drift. Plan- og bygningsetaten mener det er positivt at planforslaget tilrettelegger for en fremtidig gjenåpning av Alna.

Utstrekning av kulvertlokk mot sør slik det er fulgt opp i forslagsstillers figur 23 er forenelig med framtidig gjenåpning av Alna i dykket løsning under utgående Østfoldbanespor. Se forslagsstillers planbeskrivelse s 45-50 for nærmere beskrivelse av utstrekning og utforming av kulvert for utgående Østfoldbane.

Bjørvikaplanen - spesialområde bevaring

En smal stripe øst for Saxegaarden, felt C29 i Bjørvikaplanen, langs Loenga vest, som i dag er regulert til spesialområde bevaring automatisk fredete kulturlag, er i foreliggende plan foreslått omregulert til rent jernbaneformål. Plan- og bygningsetaten mener dette er en uheldig omregulering, da arealet også ligger som mulig areal for gjenåpning av Alna i mulighetsstudien. Plan- og bygningsetaten vil etter offentlig ettersyn og før oversendelse til politisk behandling foreta en endelig vurdering av formålsendringen.

Bjørvikaplanen – del av parkområde

Innenfor felt C21 foreslås to mindre områder omregulert fra parkformål til jernbaneformål: Det ene området ligger helt i sørenden av Middelalderparken, sør for vannspeilet. Arealet eies av jernbaneverket i dag og inngår i dagens jernbanearealer, men innebærer en reduksjon av regulert friområde sør for Lokomotivverkstedsbygningen. Det bør ikke omreguleres mer areal enn det som strengt tatt er nødvendig for bygging av nytt utgående Østfoldbanespor.

Det andre arealet som foreslås omregulert fra parkformål til jernbaneformål er en smal stripe inntil Saxegaarden. Dette arealet eies også av jernbaneverket og inngår i dagens jernbanearealer, men er i gjeldende regulering parkformål. Dagens parkregulering gir mulighet for å komme rundt Saxegaarden og endring til jernbaneformål anses som lite forenelig med evt åpning av Alna også på denne strekningen.

Foreslåtte endringer av grøntformål innenfor felt C21 og C29 til jernbaneformål er på til sammen ca 4000 m². Plan- og bygningsetaten mener at foreslåtte omreguleringer, som ikke er en del av prosjektet, er uheldig. Plan- og bygningsetaten vil etter offentlig ettersyn og før oversendelse til politisk behandling foreta en endelig vurdering av formålsendringene.

Friluftstinteresser

Plan- og bygningsetaten er opptatt av at midlertidig rigg- og anleggsområder tilbakeføres så snart som mulig, fortrinnsvis etappevis, da byggingen av Follobanen antas å ta mellom 5-7 år.

På Gjersrud-Stensrud finnes skiløyper og turstier som benyttes hele året og Middelalderparken er et hyppig benyttet område for Middelalderfestival, konserter og andre arrangementer. Arealene vil bli berørt i form av redusert tilgjengelighet i forbindelse med anleggsarbeidene. Forslag til reguleringsbestemmelser stiller krav til tilbakeføringsplaner og sikrer at disse områdene istandsettes innen ett år etter at midlertidig anlegg er avsluttet.

Landskap

Middelalderparken

Plan- og bygningsetaten er opptatt av at Klypen/ Middelalderparkområdet istandsettes etter endt anlegg på en parkmessig måte som både Riksantikvaren og kommunen aksepterer. Reguleringen skal bidra til å sikre områdets historie og rolle. Det forutsettes at Middelalderparken er et allment tilgjengelig parkområde.

Det er enighet mellom forslagstiller, kulturmyndighetene og Plan- og bygningsetaten om at reguleringen skal være prinsipiell og at detaljeringen skal fastlegges i en landskapsplan.

Landskapsplanen skal være basert på prinsippet om at det skal opparbeides park/nedtrappet terreng ned mot vannspeilet. Landskapsplanen sendes Riksantikvaren til uttalelse og godkjennes av Plan- og bygningsetaten.

Landskapsplanen kan gjennomføres parallelt med den videre formelle planprosessen for reguleringsplanen. Jernbaneverket som tiltakshaver vil stå for opparbeidelsen.

I bestemmelsene legges rammer for videre utforming av Middelalderparken. Det er foreslått et rekkefølgekrav om at parkområdet skal istandsettes innen ett år etter at midlertidig anlegg er avsluttet.

Atkomst til Verkstedsbygningen

Med foreliggende forslag blir det sannsynligvis for liten plass mellom jernbanekulvert og verkstedsbygningen til at det kan anlegges atkomst fra sør, slik Bjørvikaplanen/ forslag til reguleringsplan for Kulturhistorisk museum forutsetter. Det er gjort en vurdering av alternative løsninger for atkomst til verkstedsbygningen, se forslagstillers planbeskrivelse. Forslaget viser atkomst fra Bispegata. Endelig utforming og plassering av atkomsten i Middelalderparken må fastlegges i landskapsplan for detaljert utforming av parken.

Åsland

Krav til istandsetting etter endt rigg- og anleggsfase på Åsland er innarbeidet i forslag til bestemmelsesens punkt 6 "Særlige bestemmelser knyttet til det enkelte rigg- og anleggsområder – Åsland", bl.a. inngår krav om grovplanering, jorddekking, tilsåing, støyskjerming og at Myrerbekken skal ledes åpent gjennom området. En tilbakeføringsplan skal godkjennes av Oslo kommune. Det forutsettes inngått en nærmere avtale mellom grunneier og Jernbaneverket.

Naturmangfold

Planforslaget er vurdert i forhold til naturmangfoldlovens (nml) § 1, forvaltningsmålene i §§ 4 og 5, samt prinsippene i §§ 8-12, jfr § 7.

Oslo kommune har gjennom mange år kartlagt områder som er viktige for bevaring av biologisk mangfold i kommunen. Dette er såkalte vilt- og naturtypeområder, kartlagt etter metoder fastsatt av Direktoratet for

naturforvaltning. Opplysningene er systematisert i kommunens naturdatabase. I arbeidet med reguleringsplanen har man forholdt seg til informasjonen fra kommunens naturdatabase og fra Konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven og Kartlegging av naturverdier Gjersrud- Stensrud, utarbeidet av Bymiljøetaten 10.04.2012.

Follobanen kan berøre sårbare områder og utgjøre en risiko i forhold til avrenning og grunnvannssenkning. I tillegg er sårbare områder i Oslo kommune i hovedsak knyttet til naturområder på Gjersrud- Stensrud med én lokalitet som innehar rødlistede amfibiearter. Plan- og bygningsetaten har i planprosessen vurdert planens avgrensning, særlig på Åsland, for å ivareta de kvalitetene som er kartlagt i bl.a. "Kartlegging av naturverdier Gjersrud- Stensrud", Bymiljøetaten 10.04.2012. Aktuelle avbøtende tiltak som listes i rapportene bl.a. for å ivareta dammen som fungerer som ynglelokalitet for amfibier er at den resterende delen av dammen bevares, og helst bør en større del av den opprinnelige dammen restaureres med etablering av ny strandsone med vegetasjon.

Planarbeidet er så langt det er kjent basert på den best tilgjengelige kunnskap om naturmangfoldet i området. Biologisk mangfold har i planprosessen vært et eget utredningstema og har bidratt til at konsekvensene har blitt utredet.

Kunnskapsgrunnlaget ansees som tilstrekkelig for offentlig beslutningstaking, jf. nml §§ 8 og 9 og forvaltningslovens § 17.

Reguleringsplanen for Follobanen anses ikke å få vesentlige negative effekter for naturmangfoldet (jf. bl.a. forvaltningsmålene i nml §§ 4 og 5). Den samlede belastningen for økosystemet vil ikke øke nevneverdig (nml § 10). For å ivareta naturmangfoldet, er det gjort følgende tiltak/justeringer av planen: Avgrensning av planområdet som er søkt lagt utenom områder med kjente lokaliteter. Ut fra en avveining av interesser og tiltakets store samfunnsmessige betydning anses dette som tilstrekkelig.

Bestemmelsene i nml § 11 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og nml § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder legges til grunn for etatens krav om at miljøprogram og påfølgende miljøoppfølgingsplaner. Krav om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder skal bl.a. sikres ved kontraktsinngåelse med entreprenører.

Tilleggsutredninger knyttet til godkjent Konsekvensutredning går i all hovedsak ut på at det må sikres tilstrekkelige tetttiltak for å unngå drenering på lokaliteter med rik sumpskog. Tiltak forutsettes fulgt opp i krav til miljøoppfølgingsplaner. Hensynet til naturmangfoldet og kravene om dette i naturmangfoldloven anses således ivaretatt i tilstrekkelig grad i planarbeidet.

Kulturminner

Planområdet for innføringen til Oslo S/ Gamlebyen ligger i sin helhet innenfor det automatisk fredete kulturminnet Middelalderbyen Oslo. Riksantikvaren har vært involvert for å ivareta kulturminner med nasjonal og regional verdi. Det har vært tett dialog mellom Jernbaneverket og Riksantikvaren i planprosessen. Riksantikvaren har vært positiv til 4 spor i Klypen fordi øst- og vestalternativene som utredet i Konsekvensutredningen, som nå utgår, ville innebære store inngrep i verdifulle kulturminneinteresser.

Jernbaneverket har nå valgt å ta med lokk over sporene og oppfylling av sidearealer til betongkulvert gjennom Middelalderparken som del av tiltaket og dette er meget positivt, ref vår beskrivelse under Landskap.

Det er positivt at reguleringen, gjennom tilrettelegging for et utvidet lokk over sporene vest for Oslogate, bidrar til økt tilgjengelighet til ruinene av Bispeborgen og at det legges opp til at det kan bygges et vernebygg. Et utvidet lokk gir også muligheter for å utvikle en forplass mot Oslogate og etablere en forbindelse mellom Oslo gate og Ladegårdshaven. Se forslagsstiller planbeskrivelse s 114.

Byantikvaren har også hatt innspill i forhold til deres ansvarsområde og det ser ut til at en bevaringsregulert eiendom i Mosseveien 24 kan bli berørt av tiltaket, samt det oppstartede reguleringsplanarbeidet for regulering til bevaring i Skogbakken 2. Plan- og bygningsetaten forutsetter at en god prosess med berørte instanser ivaretas i det videre arbeidet.

Miljøfaglige forhold

Aktuelle miljøfaglige tema er støyforhold, grunnvannsvannforhold og avrenningsproblematikk. Det er utarbeidet et miljøprogram og det stilles krav om en miljøoppfølgingsplan. Plan- og bygningsetaten forutsetter at nødvendige tiltakskrav i miljøprogrammet iverksettes.

Støy

Støy anses utredet tilstrekkelig for det nåværende stadium i prosessen, men det må vurderes løsninger for å redusere miljøbelastningene for nærmiljøene i størst mulig grad. Det er sikret i bestemmelsene hvilke boliger som skal tilbys støyskjermingstiltak i permanent situasjon. Det vil imidlertid også bli en betydelig støybelastning i anleggsperioden og Plan- og bygningsetaten forventer at det vil bli overskridelser av veiledende grenseverdier iht T-1442. Bestemmelsene stiller krav til tiltakshaver for at støyulempere skal kunne håndteres på best mulig måte.

Det er ført samtaler med Helseetaten og bydelene for å sikre gode rutiner for behandling av søknader om dispensasjon fra gjeldende retningslinje for støy. Det er ikke vurdert forskjeller i støybelastning ut fra ulike varianter av TBM boring. Det vurderes om 4 bormaskiner skal gå fra Åsland, eller om man kjører to fra Åsland og to fra Ski mot Åsland.

Støyskjerming

Det er vist regulert inn støyskjerm i tilknytning til tunnelportal nord for Bispegata. Dette for å avdempe støy fra sporene fra både Follobanen og Østfoldbanen. Da dette er bynære områder er det viktig at utforming av støy- og sikringsskjerming utføres med et bevisst materialvalg og ivaretar høy estetisk kvalitet, samtidig som Jernbaneverkets sikkerhetskrav må ivaretas. Utforming av støyskjermer skal godkjennes av Oslo kommune.

Forurenset grunn

Det forutsettes at forurenset grunn håndteres etter forurensningsloven med forskrifter.

Trafikkforhold

I likhet med Statens vegvesen er kommunen opptatt av trafikkavvikling både i forbindelse med anleggsaktivitet og massetransport. Foreløpige kjøreruter fra rigg- og anleggsområder er vist med korteste vei til hovedveinettet. Det er positivt at det meste av massetransporten vil gå hovedveisystemet.

Det er ikke avklart hvor massene skal deponeres verken i midlertidig eller permanent situasjon. Jernbaneverket er i prosess med dette, men endelig avklaring vil sannsynligvis ikke kunne komme før man har valgt drivemetode fordi dette vil være avgjørende for hvilke typer masser det vil bli og bruksområder. Plan- og bygningsetaten er opptatt av at det må unngås unødvendig kjøring og mellomlagring.

Trafikkavvikling i anleggsperioden vil være en utfordring særlig i forbindelse med sprengning under Ekeberg tunnelene. Jernbaneverket må redegjøre for konsekvensene for trafikkavvikling og utarbeide planer for avbøtende tiltak. Det må også utarbeides planer for alternative kjøreruter osv. før saken sendes til politisk behandling. Se også våre kommentarer til forhånduttalelser til Statens vegvesen.

Atkomster til midlertidige rigg- og anleggsområder er vist med pil i plankartet. Statens vegvesen har kommentert at midlertidige avkjørsler må reguleres iht vegnormalene. Plan- og bygningsetaten forutsetter at Bymiljøetaten og Statens vegvesen vurderer plasseringen og utformingen og godkjenner disse med tanke på fremtidige transporttraseer. Statens vegvesen har vært skeptisk til økt massetransport på Mosseveien og ønsker utredet alternative transportveier bl.a via sjøveien. Massedeponier vil bli behandlet i egne plansaker når lokalisering er klarlagt.

Vegstandarden er i dag ikke tilstrekkelig på Mosseveien for å ivareta trafiksikkerhet for myke trafikanter. Det forutsettes at forslagstiller imøtekommer Statens vegvesens krav om ytterligere dokumentasjon på løsninger for nærføring med Ekebertunnelene, hvordan fremkommelighet og tilgjengelighet for ulike trafikantgrupper vil påvirkes av økt anleggstrafikk, med spesiell fokus på kollektivtrafikken (buss), syklistene og myke trafikanter, utredning av avbøtende tiltak, mulighet for avlastning av E18 Mosseveien/massetransport fra havna, samt trafiksikkerhet. Tilstrekkelig dokumentasjon og risiko- og sårbarhetsanalyse om disse forhold må forelegges Statens vegvesen slik at de kan uttale seg til planforslaget.

Risiko- og sårbarhet

Det er utarbeidet ROS analyse for Follobanen i Oslo. Særlige tema er støv, støy og trafikk, ulykker med farlig gods mht beredskap, atkomster til tunnel, løsninger for evakuering og røykventilasjon, spesielle forhold ved utbygging/ gjennomføring, ulykke ved anleggsgjennomføring, samt rystelser og vibrasjoner.

Tiltak som anbefales gjennomføres både organisatorisk og fysisk. Fysiske tiltak som trasekorridorer og plassering av tverrslag, rigg- og anleggsområder er innarbeidet i reguleringsplanen med bestemmelser. Administrative tiltak med hensyn til anleggsgjennomføringen er innarbeidet i miljøprogram for anleggsfasen. Denne er utarbeidet på grunnlag av ROS-analysen og Miljørisikoanalyse for anleggsfasen. Plan- og bygningsetaten forutsetter at prosjektet forholder seg til Jernbaneverkets eget tekniske regelverk og HMS-krav. I forhold til støy og miljørisiko må en forutsette at Miljøoppfølgingsplaner ivaretar dette og at Jernbaneverket følger opp i kontraktsinngåelse med entreprenører. Det må utarbeides en egne ROS-analyse for Follobanens nærføring med Ekeberg tunnelene og andre anlegg i Ekebergfjellet.

Teknisk infrastruktur

Pågående reguleringsplan for Bispegata og Follobanen må finne felles løsning for overvannhåndtering i grensesnittet mellom de to planene.

Estetikk og byggeskikk

Tiltaket er ikke detaljvklart i plan. De deler av tiltaket som ligger i dagen vil derfor være gjenstand for byggesaksbehandling. Bestemmelser om estetiske krav er tatt inn i planen. Det er utarbeidet en formingsveileder som angir prinsipper for estetisk utforming. Disse vil være veiledende for detaljutformingen av de enkelte tiltak.

Barns interesser

Barns interesser anses tilstrekkelig omtalt. Konkret oppfølging forutsettes ivaretatt i detalj- og byggeplanfasen, herunder midlertidige gangveier, skoleveier og støytilltak.

Universell utforming

Tiltaket forutsettes utformet i henhold til krav til universell utforming for jernbanetiltak. Disse forutsettes ivare tatt gjennom teknisk hovedplan. Når det gjelder universell utforming av omgivelsene til jernbanetiltaket må dette sikres i tilbakeføringsplaner for istandsetting etter endt anlegg. Det forutsettes at løsning for utforming av Middelalderparken ikke innebærer barriere i forhold til universell utforming.

Økonomiske konsekvenser

Tiltaket skal ikke belastes kommunen.

Juridiske forhold

Avtaler mellom berørte grunneiere og jernbaneverket må inngås.

Det er stilt rekkefølgekrav for etablering av lokk i gjennom Middelalderparken, etablering av dykkertløsning for Alna og istandsetting av midlertidige rigg- og anleggsområder.

Det er enighet mellom virksomhetslederne at det skal inngås et samarbeidsprosjekt for å utarbeide en landskapsplan for detaljert utforming av Middelalderparken.

Interessemotsetninger

Det er interessemotsetninger mellom ønske om byutvikling og hensynet til kulturminnevern av kulturlag og andre verdifulle kulturminner.

Det er også interessemotsetninger i forhold til bruk av jernbanearealer til byutvikling.

Planforslaget forutsetter riving av Bispegata 12 "Borgen" som i dag leies ut til bla flere kunst- og kulturelle virksomheter. Det har kommet spørsmål og protester til at huset må rives samtidig som det synes vanskelig å tilby tilsvarende lokaler til de som rammes. Det vises til forslagsstillers planbeskrivelse s 115, 118, 119 for nærmere detaljer.

Tiltaket vil også kunne medføre problemer for etablerte og nye energi- og vannforsyningsbrønner i områdene over tunellanlegget.

Det vil i anleggsperioden oppstå betydelig støy i enkelte områder. Dette vil særlig være fra arbeider i Klypen – Loenga og aktivitet knyttet til riggområder. I Klypen/ Loenga vil det forekomme omfattende spunting i perioder. Transport til og fra riggområdene og særlig knyttet til transport av masser vil medføre støy og redusert fremkommelighet. Det må sikres fortsatt fremkommelighet for fotgjengere og kollektivtrafikken i anleggsperioden.

Andre forhold*Valg av drivemetode*

Plan- og bygningsetaten fastholder at det er uheldig at valg av drivemetode kommer så sent i prosessen, men erkjenner at Samferdselsdepartementet har besluttet at valg av drivemetode kan tas enten i forbindelse med valg av kontraktsstrategi, detalj-/byggeplan eller etter gjennomført anbudsprosess. Jernbaneverket anbefaler at valg av drivemetode tas etter en totalvurdering av økonomi, framdrift og konsekvenser.

Om hovedtunnelen skal sprenges eller det skal benyttes tunnelboremaskin vil ha store effekter og konsekvenser i forhold til viktige reguleringstema som arealomfang, støy, og trafikk. Dette skaper stor usikkerhet for berørte, spesielt i forhold til nærmiljø og konsekvenser at tiltaket. Planforslaget favner heller ikke begge drivemetoder når det gjelder arealbehov for rigg- og anleggsområder på Åsland. Velges TBM

vil det være behov for ytterligere arealer for anleggsdriften på Åsland og utredning av konsekvenser ved de ulike drivealternativene. Planforslaget går lite inn på vurderinger av forskjeller mellom 2 TBM og 4 TBM på Åsland bl.a. i forhold til støy. Plan- og bygningsetaten mener fortsatt at TBM som drivemetode er det beste alternativet både i forhold til støy og trafikk.

Koordinering av anleggsarbeider

Gjennomføring av anleggsperioden må søkes koordinert med bl.a. Bymiljøetatens bygging av kollektivtiltak i Bispegata. Organisering av det enkelte rigg- og anleggsområde er forsøkt tydeliggjort.

Foreløpig konklusjon

Nytt dobbeltspor for jernbane mellom Oslo – og Ski (Follobanen) er et viktig samferdselstiltak som vil bidra til å imøtekomme regionens overordnede behov for å styrke kollektivtilbudet til og gjennom Oslo. Follobanen og økt kapasitet/frekvens for lokaltog på Østfoldbanen vil sammen kunne bidra til å bedre kapasitet for både persontransport og godstransport. Samtidig går Follobanen gjennom en del av byen som preges av betydelig utbyggingsforventninger og som har stor kulturhistorisk verdi.

Optimalisering av innføringen til Oslo S med 4 spor i Klypen har mange fordeler og gir et jernbaneteknisk og gjennomføringsmessig bedre, raskere og enklere tiltak ved å samle utbyggingen til ett sted. Kostnadmessig og i forhold til konflikter er dette også en skånsom løsning i forhold til de andre løsningene som har vært utredet.

Kommunen er spesielt opptatt av Follobanens føring gjennom Gamlebyen og Middelalderparken og det er positivt at planen nå inkluderer et lokk over sporene og etablering av skrånende terreng ned mot vannspeilet. Utforming av overdekning over sporene, tilpasning til omgivelsene, både terrengmessig og estetisk, og reduksjon av barrierevirkningen mellom de to parknivåene må detaljeres ytterligere gjennom arbeidet med en egen landskapsplan som utarbeides parallelt med den formelle planprosessen. Det videre arbeidet må gjennomføres i nært samarbeid med bl.a. kulturmyndighetene.

Rigg- og anleggsperioden vil være den største belastningen for omgivelsene ved tiltaket. Det har vært utfordrende å finne passende anleggsområder og det vil bli støy og trafikkbelastninger for nærmiljø og byen. Midlertidig økt støy og økt trafikkbelastning på grunn av tiltaket et utfordrende og det må jobbes videre med å finne gode løsninger for gjennomføring av tiltaket.

Plan- og bygningsetaten fastholder at det er uheldig at valg av drivemetode kommer så sent i prosessen, men erkjenner at Samferdselsdepartementet har besluttet at valg av drivemetode kan avvendes. Valg av drivemetode vil ha store konsekvenser i forhold til viktige reguleringsstema som arealomfang, støy, og trafikk. Dette skaper usikkerhet for berørte, spesielt i forhold til nærmiljø og konsekvenser at tiltaket. Plan- og bygningsetaten mener fortsatt at TBM som drivemetode er det beste alternativet i forhold til konsekvenser i anleggsperioden, særlig i forhold til støy og trafikk.

Plan- og bygningsetaten mener det er uheldig at utredningsarbeidet for håndtering av masser ikke er kommet lengre ved innsendelse av planforslaget. Mer konkrete planer for håndtering av masser anses som viktig for å kunne vurdere konsekvenser av tiltaket, herunder arealbruk, transport og miljø.

Det forutsettes at forslagstiller imøtekommer Statens vegvesens krav om ytterligere dokumentasjon på løsninger for nærføring med Ekebertunnelene, hvordan fremkommelighet og tilgjengelighet for ulike trafikantgrupper vil påvirkes av økt anleggstrafikk, med spesiell fokus på kollektivtrafikk (buss), syklist og myke trafikanter, utredning av avbøtende tiltak, mulighet for avlastning av E18 Mosseveien/

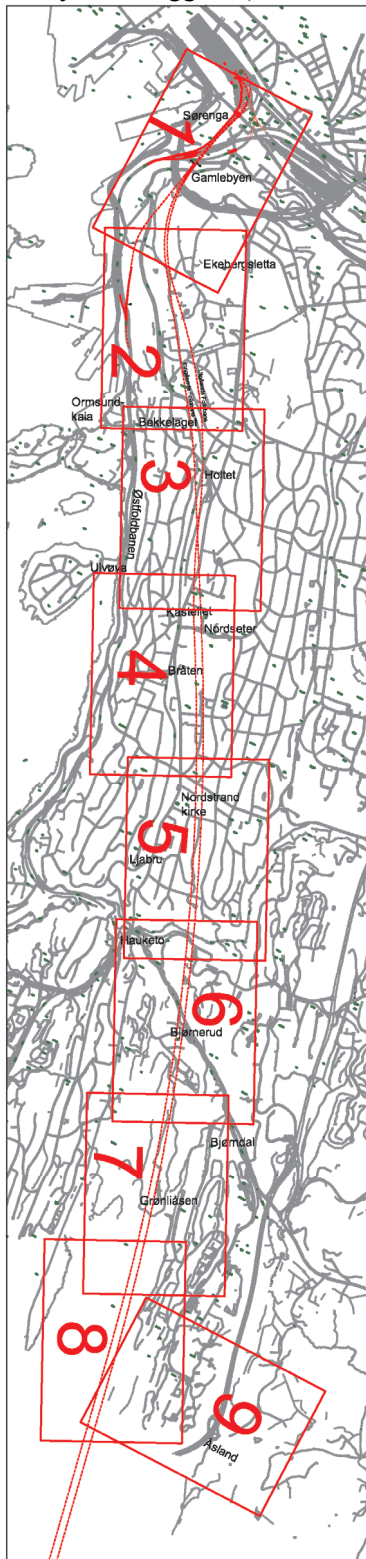
massetransport fra havna, samt trafikksikkerhet. Tilstrekkelig dokumentasjon og risiko- og sårbarhetsanalyse om disse forhold må forelegges Statens vegvesen slik at de kan uttale seg til planforslaget.

Ny godsforbindelse til Alnabru er viktig med hensyn til godskapasitet og støybelastning. Økt godstrafikk på Østfoldbanen vil gi økt støybelastning for beboere langs strekningen, særlig nattetid. Det er derfor viktig at arbeid med ny godsforbindelse til Alnabru følges opp slik som forutsatt i Samferdselsdepartementets godkjenning av konsekvensutredningen.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslaget.

Nedskalert plankart

Se trykt vedlegg 1. (18 stk kartblad; 9 over grunnen og 9 under grunnen)



REGULERINGSBESTEMMELSER FOR FOLLOBANEN – NYTT DOBBELTSPOR OSLO – SKI

1 Planavgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket kartnummer OIS-201006489 og datert dato 25.06.2012. Reguleringsplanen består av 9 plankart, hvert i to vertikalnivå, i målestokk 1:2000 i A1.

2 Reguleringsformål

2.1 Arealformål og hensynssoner

Reguleringsplanen gjelder følgende ulike vertikalnivå:

- Under grunnen (1)
- På grunnen (2)

Nivå 1 (under grunnen) reguleres til følgende formål (jf. plan- og bygningslovens § 12-5):

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Plan- og bygningslovens § 12-5 nr. 2):

JT1 – JT5 Jernbane

JT4/BE - JT5/BE Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert med Bebyggelse og anlegg– Jernbane/Energianlegg.

Nivå 2 (på grunnen) reguleres til følgende formål (jf. plan- og bygningslovens § 12-5):

Bebyggelse og anlegg (Plan- og bygningslovens § 12-5 nr. 1):

B Bebyggelse og anlegg

BO Institusjon, museum

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Plan- og bygningslovens § 12-5 nr. 2):

J Trasè for jernbane

JA Annen banegrunn- tekniske anlegg

JA1-4 Annen banegrunn- tekniske anlegg (beredskapsplasser)

JA 5-6 Annen banegrunn - tekniske anlegg

V Kjøreveg

- VF Kjøreveg, felles
Vgs Gang- og sykkelveg
VA Annen veggrunn – teknisk anlegg

Grønnstruktur (Plan- og bygningsloven § 12-5 nr. 3):

P 1-3 Park

Hensynssoner (jf. plan- og bygningslovens § 12-6):

- H190 1-5 (HR) Andre sikringssoner (anlegg i grunnen)
H570 (HK) Hensynssone bevaring kulturmiljø
H730 (HB) Hensynssone båndleggingssone (etter lov om kulturminner)
H370 (HF) Hensynssone faresone (høyspenningsanlegg)

Bestemmelsesområder (jf. plan – og bygningsloven § 12-7):

R/A 1-26 Midlertidig rigg - og anleggsområde.

3 Generelle bestemmelser / Fellesbestemmelser

3.1 Støyreducerende tiltak i driftsfase

Luftoverført støy

Grenseverdiene i retningslinje T-1442 (retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging) pkt. 3.1 skal legges til grunn for driftsfasen.

Støynivåene innendørs skal tilfredsstillende kravene i teknisk forskrift / NS8175.

For eiendommer som etter de fastlagte tiltakene langs bane får et støynivå som overskrider de anbefalte grenseverdiene i retningslinje T-1442 pkt. 3.1, skal det gis tilbud om lokal skjerming og/eller fasadetiltak. Dersom støyfaglig dokumentasjon viser at kostnadene ved støytiltak er uforholdsmessig høye, kan de anbefalte grenseverdier for utendørs støynivå fravikes. Alternativt skal bebyggelse med støyømfintlige bruksformål sikres tilgang til egnet uteareal med tilfredsstillende støyforhold. Eiere av bolig der de økonomiske og praktiske konsekvensene med å innfri grenseverdiene i T-1442 er åpenbart urimelig, tilbys innløsning av eiendommen

Bygninger som skal vurderes for lokale støytiltak, er angitt i tabellen nedenfor:
(Dagens situasjon og fremtidig situasjon er angitt med avrundede verdier)

Adresse	Støynivå - Lden dB		Differanse
	Dagens situasjon	Fremtidig situasjon	
St Halvards gt 1	63	62	-0,4
Oslo gate 7	63	61	-1,8
Arups gate 2B, 2C	57	61	4,2
Arups gate 3	59	61	2,3
St Halvards plass 1	56	59	2,8
St Halvards plass 2	52	57	4,8
St Halvards gt 1C, 1D og 1E	68	68	-0,2
Saxegaards gate 3A og 3B	59	58	-0,5

Konkret utforming og utførelse av de lokale støytiltakene avklares etter samråd med den enkelte grunneier. Ved fasadetiltak skal det sikres tilfredsstillende ventilasjon i henhold til teknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

Tiltak for støy, herunder støyskjerming langs bane som er markert på plankartet, skal ferdigstilles før ny bane tas i bruk.

Ny bebyggelse skal tilfredsstillende gjeldende krav i T-1442 til innendørs luftoverført støy, vibrasjoner og strukturlyd fra jernbane.

Strukturlyd

Strukturlyd fra jernbane i tunnel og kulvert må ikke overskride $L5AF = 32$ dB i bygningsrom med støyfølsom bruk. $L5AF$ er det A-veide nivå, målt med tidskonstant "Fast" på 125 ms, som overskrides av 5 % av hendelsene, dvs. et statistisk maksimalnivå i forhold til antall hendelser. Kun trafikk på mest støyende spor skal komme i betraktning og minimum 30 % av passeringene som brukes til å beregne $L5AF$ skal være godstog.

Vibrasjoner

For vibrasjoner settes grenseverdien til $V_{w,95} = 0,3-0,6$ mm/s. Den laveste av de parvise grenseverdiene legges til grunn som en målsetting. Nivået for vibrasjoner skal tilfredsstillende NS 8176 tab B1 klasse C, eventuelt klasse D der kostnynnteforhold gjør det urimelig å gjennomføre klasse C.

3.2 Energibrønner og andre brønner for vannforsyning

For vannforsyningsanlegg og energibrønner, som kan bli skadet som følge av utbygging av bane, skal det før anleggsstart utarbeides en plan for avbøtende tiltak.

3.3 Miljøprogram for prosjektering – Miljøoppfølgingsplan for gjennomføring

Prinsipper og systematikk beskrevet i Miljøprogram for prosjektering (UOS-00-A-36081), skal legges til grunn for detaljprosjektering. Jernbaneverket skal utarbeide en miljøoppfølgingsplan som skal beskrive tiltak for å forebygge og begrense miljøulempen i anleggsfasen. Miljøoppfølgingsplanen skal utformes i

samråd med relevante fagmyndigheter og kommunen. Miljøoppfølgingsplanen skal være en del av kontrakten med entreprenør og foreligge ved søknad om tiltak.

3.4 Kulturminner

Området avmerket på plankartet som båndlagt etter lov om kulturminner er kulturlag og ruiner fra middelalderen som er automatisk fredete kulturminner. Alle inngrep i grunnen eller andre tiltak som kan virke inn på de automatisk fredete kulturminnene er ulovlig uten tillatelse etter kulturminneloven. Søknad om tillatelse til å gjennomføre tiltak skal på forhånd og i god tid sendes kulturminnemyndigheten slik at omfanget av og kostnader for arkeologisk gransking kan fastsettes. Arkeologisk gransking bekostes av tiltakshaver jf. kml. § 10.

3.5 Overvann

Alle bekkeløp og bekkegjennomføringer skal dimensjoneres for vannføringer tilsvarende 200 års nedbørsintensitet.

Drensvann og spillvann fra det ferdige anlegget føres til offentlige ledninger eller resipient og skal ha en vannkvalitet som ikke medfører forurensning.

3.6 Prinsipper for utforming av bygninger og anlegg

3.6.1 Universell utforming

Alle offentlig tilgjengelige områder innenfor planområdet skal være utformet i henhold til Plan- og bygningsloven og diskriminering- og tilgjengelighetsloven.

3.6.2 Generelt om materialbruk og utforming

Formingsveileder (UOS-00-A-90026) datert 18.04.2012 skal legges til grunn for utforming av tiltaket. Detaljert utforming av konstruksjoner etc., som ikke er tilstrekkelig belyst i reguleringsplan, avklares i forbindelse med byggesaksbehandling.

3.6.3 Tunnelportal ved Bispegata og tunnelportal for Østfoldbanens utgående spor

Tunnelportalene skal utformes med et enkelt og rasjonelt formuttrykk som gjør at det blir en del av det helhetlige jernbaneanlegget. Det skal benyttes et rektangulært tverrsnitt i tunnelportalene. Det rektangulære tverrsnittet skal lett la seg tilpasse til tilstøtende støttemurer. Tunnelportalene skal utføres i betong.

Utforming av støy/sikkerhetsskjerm over tunnelportalene skal godkjennes av Oslo kommune og Riksantikvaren.

3.7 Byggegrenser langs offentlig veg og jernbane

Byggegrense til veg er 15 meter fra senterlinje for fylkesveger, kommunale veger og gang- og sykkelveger. Byggegrense til jernbane er 30 meter fra spormidte for ytterste spor.

For midlertidige anlegg for gjennomføring av jernbaneanlegget gjelder formålsgrænse for midlertidige anleggsområder som byggegrense.

Eksisterende og lovlig oppsatt bebyggelse i byggeforbudssone, med unntak av bygg som i planen forutsettes revet, tillates. Gjenoppbygging etter eventuell brann eller naturskade, samt tilbygg, krever dispensasjon fra byggeforbudet.

4 Bestemmelser for ulike nivåer/felt

4.1 Generelt

Tunnelens sikringsone er angitt på reguleringskart. Øvrig geometri framgår av Teknisk plan for Follobanen i Oslo (UOS-10-A-13905_02B)

- a) Før tillatelse til riving eller nybygging som følger av denne planen kan gis, eller andre arbeider i grunnen utføres, skal det foretas arkeologiske granskinger av forhold som kan komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner. Søknad om tillatelse til å gjennomføre tiltak skal sendes kulturminnemyndigheten slik at omfang og kostnader for arkeologisk gransking eventuelt kan fastsettes.
- b) Alle tiltak eller inngrep må utføres på en slik måte at de ikke medfører rystelser, setningsskader, endringer av grunnvannstand, endring i bevaringsforholdene eller direkte inngrep som kan skade kulturlag og ruiner i tilstøtende områder. Som en del av miljøovervåkningsprogram for tiltaket (ref.pkt 3.3) skal det foreligge referansedata for bevaringsforhold/tilstand før utbygging kan igangsettes. Planene for tiltak og inngrep i eller ved kulturminner, herunder avbøtende tiltak, skal forelegges og godkjennes av kulturminnemyndigheten før rive eller byggearbeider kan igangsettes. Hvis avbøtende tiltak ikke kan sikre automatisk fredete kulturminner i tilstøtende områder på en tilfredsstillende måte, kan kulturminnemyndigheten kreve at kulturminnet sikres gjennom en arkeologisk gransking
- c) Dersom det i forbindelse med tiltak i marken oppdages automatiske fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter. Melding om funn skal straks sendes rette kulturminnemyndighet.
- d) Nyere tids kulturminner som blir direkte berørt av tiltaket, skal dokumenteres. For bygg oppført før 1900 og som skal rives, skal det foreligge en kulturminnefaglig dokumentasjon sammen med rivemeldingen.

4.2 Nivå 1, regulering under grunnen (VERT 1)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (JT1- JT5, JT4-JT5/BE)

4.2.1 JT1, JT2, JT3: Jernbane

- a) Innenfor regulert volum under bakkenivå har Jernbaneverket rett til å anlegge tunneler for jernbanedrift. Jernbaneanlegget skal utformes som angitt i Teknisk plan. Anlegget omfatter jernbanetunneler, tverrforbindelser, nisjer, bergrom etc., nødvendige konstruksjoner (betongtunneler, tunnelportaler, bruer etc.) og installasjoner (strømforsyning, kontaktledninger, signal- og teleanlegg etc.). Jernbaneverket har rett til å foreta mindre justeringer av sporgeometri, tunneltverrsnitt, plassering av tverrforbindelser etc. innenfor reguleringsformålet.
- b) Regulert volum inkluderer sikringsone for tunneler, tverrforbindelser, nisjer, bergrom etc. Volumets utstrekning fremgår av plankartet og gjelder 12 meter over teoretisk tunneltak og 12

meter under teoretisk tunnelbunn. Ved større løsmassedybder enn 12 meter går volumet ned til fast berg. Volumet erverves av Jernbaneverket. Innenfor regulert volum er tiltak som for eksempel sprengning, hullboring, brønnboring, tunneldriving etc. ikke tillatt uten spesiell tillatelse fra Jernbaneverket.

c) Over JT2 (bergoverdekning mindre enn 17 m) og JT3 (betongtunnel) kan tiltak som krever tillatelse etter plan- og bygningsloven § 20-1, eller medfører sprenging, peleramming, spunting, boring i grunnen, tunneldriving, fundamentering eller påføring av tilleggslaster, eller som på annen måte kan skade tunnelanlegget, ikke iverksettes uten spesiell tillatelse fra Jernbaneverket.

4.2.2 JT4 og JT5: Tverrslagstunnel, drifts- og rømmingstunnel etc.

a) Innenfor regulert volum under bakkenivå har Jernbaneverket rett til å anlegge tunneler for anleggsdrift og drift av jernbaneanlegget. Jernbaneanlegget skal utformes som angitt i Teknisk plan. Anlegget omfatter tverrslagstunneler, drifts- og rømmingstunneler, tverrforbindelser, nisjer, bergrom etc., nødvendige konstruksjoner (betongtunneler, tunnelportaler, kulverter, bruer etc.) og installasjoner (strømforsyning, signal- og teleanlegg etc.). Jernbaneverket har rett til å foreta mindre justeringer av geometri, tunneltverrsnitt, plassering av bergrom etc. innenfor reguleringsformålet.

b) Regulert volum inkluderer sikringssone for tunneler, bergrom etc. Volumets utstrekning fremgår av plankartet og gjelder 12 meter over teoretisk tunneltak og 12 meter under teoretisk tunnelbunn. Volumet erverves av Jernbaneverket. Innenfor regulert volum er tiltak som for eksempel sprengning, hullboring, brønnboring, tunneldriving etc. ikke tillatt uten spesiell tillatelse fra Jernbaneverket.

c) Over JT5 (bergoverdekning mindre enn 17 m) kan tiltak som krever tillatelse etter plan- og bygningsloven § 20-1, eller medfører sprenging, peleramming, spunting, boring i grunnen, tunneldriving, fundamentering eller påføring av tilleggslaster, eller som på annen måte kan skade tunnelanlegget, ikke iverksettes uten spesiell tillatelse fra Jernbaneverket.

d) Tunnelanleggene skal sikres mot uvedkommende både i anleggstiden og etter ferdigstilt anlegg.

4.2.3 JT4-JT5/BE: Tverrslagstunnel og driftstunnel kombinert med eksisterende energianlegg.

a) Innenfor regulert volum under bakkenivå tillates eksisterende tunnel benyttet for anlegg og drift av jernbaneanlegget.

b) Regulert volum inkluderer sikringssone for tunneler, bergrom etc. Volumets utstrekning fremgår av plankartet og gjelder 12 meter over teoretisk tunneltak og 12 meter under teoretisk tunnelbunn. Volumet erverves av Jernbaneverket. Innenfor regulert volum er tiltak som for eksempel sprengning, hullboring, brønnboring, tunneldriving etc. ikke tillatt uten spesiell tillatelse fra Jernbaneverket.

c) Over JT5/BE (bergoverdekning mindre enn 17 m) kan tiltak som krever tillatelse etter plan- og bygningsloven § 20-1, eller medfører sprenging, peleramming, spunting, boring i grunnen, tunneldriving, fundamentering eller påføring av tilleggslaster, eller som på annen måte kan skade tunnelanlegget, ikke iverksettes uten spesiell tillatelse fra Jernbaneverket.

d) Tunnelanleggene skal sikres mot uvedkommende både i anleggstiden og etter ferdigstilt anlegg.

4.3 Nivå 2, regulering på grunnen (VERT 2)

4.3.1 Bebyggelse og anlegg (B, BO):

B: Bebyggelse og anlegg:

På området tillates etablert midlertidige anlegg knyttet til gjennomføringen av dobbeltspor Oslo - Ski. Senest innen ett år etter at anlegget er avsluttet skal området være tilbakeført til det permanente formålet som er fastsatt i denne planen. Dersom annet formål er fastsatt i ”Områderegulering for Gjersrud - Stensrud”, eller andre arealplaner som omfatter det aktuelle området skal disse formålene legges til grunn.

BO: Institusjon, (museum):

Det tillates oppført vernebygg for Bispeborgens ruiner. Vernebygget skal underordnes Oslo Ladegårds høyder for møne og gesims. Bebyggelsens maksimale utstrekning er angitt i plankartet med grense for bebyggelse.

4.3.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (J, JA, V, VA, VF, Vgs)

Generelt:

I områder regulert til jernbane tillates etablert tekniske anlegg knyttet til banedriften. Områdene for baneanlegg tillates benyttet til anleggsvirksomhet innenfor rammer som framgår av denne planen. For utbygging og drift av Follobanen innenfor planområdet skal miljøtiltak som er beskrevet i Miljøprogrammet bearbeides i den videre prosjekteringen og skal innarbeides i Miljøoppfølgingsplanen for anleggsfasen.

J: Jernbane:

Innenfor regulert areal tillates Jernbaneverket å etablere anlegg for drift av jernbane. Jernbaneanlegget skal utformes som angitt i Teknisk plan. Jernbaneanlegget inkluderer nødvendige konstruksjoner (bruer, kulverter, støttemurer, støyskjermer, tunnelportaler osv.), ventilasjonstårn (Loenga) på inntil 7 meter høyde over planert terreng, driftsatkomster som vist i reguleringsplan og installasjoner (strømforsyning, kontaktledninger, signal- og teleanlegg mm).

Jernbaneverket tillates å foreta mindre justeringer av sporgeometri, etc. innenfor regulert areal.

JA1-4: Annen banegrund- tekniske anlegg , (beredskapsplasser):

Innenfor området tillates beredskapsplasser, tekniske bygg og driftsatkomster som vist i reguleringsplan. Beredskapsplassene skal tilpasses forholdene på stedet og så langt mulig tilrettelegges for sambruk. Det skal for disse områdene lages en utomhusplan hvor utforming, materialbruk og tilrettelegging for sambruk skal inngå. Nivå for ferdig opparbeidete beredskapsplasser skal angis med kotehøyde på plankart. Det tillates ikke oppført permanente bygningsmessige konstruksjoner utover det som er nødvendig for driften av jernbaneanlegget.

JA5-6: Annen banegrund- tekniske anlegg

Det tillates ikke oppført permanente bygningsmessige konstruksjoner utover det som er nødvendig for driften av jernbaneanlegget.

V: Veg - kjøreveg

VF: f_Kjøreveg

Vegen skal være felles for følgende eiendommer: Gnr/Bnr. 186 / 1,158, 160, 161, 182, 183, 184 og senere utskilte parseller fra disse eiendommene.

Vgs: Gang- og sykkelveg

VA: Annen veggrunn - teknisk anlegg

4.3.3 Grønnstruktur (P)

P1-3: Park

I område regulert til park tillates etablert atkomst til tekniske rom i tilknytning til underliggende jernbanetunnel.

Område P 1- 3 skal opparbeides i henhold til landskapsplan som nevnt 7.2.

Over og på begge sider av betongkulvert i Klypen (område P1-3) skal terrenget opparbeides som park. Fra betongkulvert og frem til reguleringsplanens avgrensning i vest skal etableres et skrånede terreng. Området skal formidle opplevelse av hvordan landskap og bybebyggelse har vært i middelalderen. De historisk rekonstruerbare veifarene Clemensallmenningen og Vestre Strete skal være lesbare og gangbare. Området skal for øvrig opparbeides med oppholds-/ aktivitetssoner med møblering, adkomst til verkstedbygningen, hvor det skal etableres gress, beplantning og eventuell plassering av andre installasjoner som er naturlige ut fra områdets bruk, herunder oppføring av enkelte rekonstruksjoner av historiske anlegg.

Plassering av andre installasjoner vurderes i tråd med opplevelse av parken som middelalderpark og rekreasjonsområde

Innenfor felt GF2 tillates 550 m2 som utvidelse av Lokomotivverkstedet enten som paviljong eller som umiddelbar tilknytning til dette.

4.4 Hensynssoner

Hensynssoner i planen (H190_1-5, H570_1-2, H730, H370.)

H190_1 og 4: Hensynssone a. Restriksjonssone for jernbanetunnel, nisjer, tverrslagstunnel, bergrom, rømningstunnel eller omlastingsrom, med mer enn 17 meter overdekning over tunneltak.

Restriksjonssonen gjelder for underliggende jernbanetunnel i vertikalnivå 1. I restriksjonssonen kan boring for energibrønner eller andre brønner ikke gjennomføres uten tillatelse fra Jernbaneverket.

H190-2, og 5 Hensynssone a. Restriksjonssone for jernbanetunnel, nisjer, tverrslagstunnel, bergrom, rømningstunnel eller omlastingsrom, med mindre enn 17 meter overdekning over tunneltak og jernbane i betongtunnel/kulvert. Restriksjonssonen gjelder for underliggende jernbanetunnel i vertikalnivå 1. I restriksjonssonen kan tiltak som krever tillatelse etter plan- og bygningsloven § 20-1, eller medfører sprenging, peleramming, spunting, boring i grunnen, tunneldriving, eller som på annen måte kan skade tunnelanlegget, ikke iverksettes uten tillatelse og godkjenning fra Jernbaneverket.

H190_3: Hensynssone a. Restriksjonssone over tunnel. Maksimal belastning på betongtunnel skal ikke overstige 40 kN/m².

H730: Hensynssone d. båndlegging etter lov om kulturminner.
Oslo Middelalderby er angitt som hensynssone i planen. Innenfor hensynssonen må det ikke iverksettes tiltak som reduserer verneverdien til de historiske områdene uten tillatelse fra kulturminnemyndighetene. Hensynsonen gjelder for alle nivåer..

H570 : Hensynssone c. kulturminner.
Jernbaneverket kan gis tillatelse til å rive bygning på eiendom gbnr 235/32 dersom bevaring av denne er til hinder for framføring av Follobanens tunneltrase. Vurdering av rivebehov skal gjøres i samarbeid med Byantikvaren.

H370: Hensynssone a. fareområde (høyspenttrase).

5 Bestemmelser for midlertidige rigg- og anleggsområder

5.1 Generelt

a) På områdene R/A 1-26 (markert på plankartet) tillates etablert midlertidige anlegg knyttet til gjennomføringen av dobbeltspor Oslo – Ski, herunder kontorbygninger, verksted, lager, massehåndteringsanlegg, og eventuelt andre anlegg/funksjoner som har naturlig sammenheng med gjennomføring av tiltaket. Adkomst til rigg- og anleggsområder er vist med pil på kart. Etter anleggsavslutning skal den til enhver tid gjeldene regulering for områdene gjelde.

b) Rigg- og anleggsområdene skal sikres slik at andre ikke uforvarende kan komme inn på disse.

c) Jernbaneverket skal utarbeide plan for skjøtsel for eventuell vegetasjon som skal bevares innenfor anleggsområdene.

d) Dersom ikke annet fremgår av denne plan skal områdene senest ett år etter at tiltaket er avsluttet / satt i drift, være tilbakeført til opprinnelig tilstand og istandsettes i henhold til tilbakeføringsplan utarbeidet i samarbeid med Jernbaneverket og godkjent av Oslo kommune. Med ”tilbakeføringsplan” menes en plan som viser hvordan terrenget skal fremstå etter at anlegget er avsluttet. Denne skal vise terrenghøyder, planering av overflate, jorddekke, beplantning, stier, veger, evt. sambruk mv.

5.1.1 Forholdet til kulturminner

a) Før tillatelse til riving, nybygging eller andre arbeider i grunnen kan utføres, skal det foretas arkeologiske granskinger av forhold som kan komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner.

b) Alle tiltak eller inngrep må utføres på en slik måte at de ikke medfører rystelser, setningsskader, endringer av grunnvannstand, endring i bevaringsforholdene eller direkte inngrep som kan skade kulturlag og ruiner i tilstøtende områder.

Som en del av miljøovervåkningsplan for tiltaket (ref.pkt 3.3) skal det foreligge referansedata for bevaringsforhold/tilstand før utbygging kan igangsettes.

c) Alle riggplaner innenfor hensynssone båndlegging etter lov om kulturminner skal forelegges og godkjennes av Riksantikvaren før igangsettingstillatelse for rive- eller byggearbeider gis. Det skal

utarbeides en plan for avbøtende tiltak som kan sikre det automatisk fredete kulturminnet mot skader. Planen skal forelegges Riksantikvaren i god tid før grave, rive- og byggearbeider skal iverksettes og skal godkjennes før igangsettingstillatelser kan gis. Hvis avbøtende tiltak ikke kan sikre automatisk fredete kulturminner i tilstøtende områder på en tilfredsstillende måte, kan kulturminnemyndigheten kreve at kulturminnet sikres gjennom en arkeologisk gransking. (pkt a)

d) Dersom det i forbindelse med tiltak i marken oppdages automatiske fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter. Melding om funn skal straks sendes rette kulturminnemyndighet.

e) Nyere tids kulturminner som blir direkte berørt av tiltaket, skal dokumenteres. For bygg oppført før 1900 og som skal rives, skal det foreligge en kulturminnefaglig dokumentasjon sammen med rivemeldingen.

5.2 Mellomlagring/deponering av masse

Før oppstart av arbeider fra det enkelte rigg- og anleggsområde skal det foreligge en plan for massehåndtering.

5.3 Midlertidig omlegging av infrastruktur herunder veier/turveier/gang og sykkelveier mv.

Gang- og sykkelvei, veier mv. som er midlertidig omlagt på grunn av gjennomføringen skal kun benyttes til det formål som er angitt. De skal holdes åpne gjennom hele anleggsperioden og skal ha tilfredsstillende standard. Eksisterende gang- og sykkelveier skal ikke brukes til anleggstrafikk.

Eventuell omlegging av gang- sykkelveier i områder med viktig randsonevegetasjon langs vassdrag og/eller verdifulle områder for biologisk mangfold skal godkjennes av Oslo kommune v/ Friluftsetaten før gjennomføring.

Midlertidige omlegging av veier /gang- og sykkelveier skal istandsettes etter avsluttet arbeid som krevde omleggingen.

5.4 Støy og vibrasjoner i anleggsperioden

Luftoverført støy og strukturstøy i anleggsfasen:

Den til enhver tid gjeldende statlige retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442 (kap. 4), skal legges til grunn sammen med veileder (TA 2115/2059 kap. 4) for tiltak for begrenning av støy i anleggsperioden.

Plan og dokumentasjon med oversikt over støyende aktiviteter og avbøtende tiltak skal for større tiltak foreligge ved søknad om rammetillatelse. Denne skal inneholde:

- a) Beregninger av støyende hovedaktiviteter
- b) Fremdriftsplan med synliggjøring av hovedaktiviteter og varighet
- c) Valg av arbeidsmetoder, utstyr, driftstider og mulige støyreducerende tiltak
- d) En konkret plan for informasjon/kommunikasjon med berørte parter. Berørte naboer skal varsles om støyende arbeider i henhold til anbefalingene i T-1442
- e) Plan for kontroll og dokumentasjon av støyforhold under anleggsperioden
- f) Kontraktskrav til entreprenør

- g) strategi for håndtering av støyklager og tilbud av erstatningsboliger
- h) Avklaring av behov for dispensasjonssøknader til helsemyndigheten fra forskrift om begrensning av støy i henhold til plan/prognose jfr. Punktene a-f

Vibrasjoner i anleggsfasen:

Grenseverdier i NS 8141 skal legges til grunn for sprengning i anleggsfasen.

5.5 Utslipp i anleggsperioden

I detaljplanleggingsperioden skal tiltakshaver utrede alle forhold knyttet til utslipp av drens- og anleggsvann fra anleggsperioden herunder også driftsvann fra tunnelanleggene. Det skal gjennomføres grundige miljørisikoanalyser for de ulike utslipp til ulike resipienter.

En samlet plan for dette skal fremlegges for forurensningsmyndigheten og kommunen for å avklare behov for nødvendig søknad om tillatelse til utslipp.

5.6 Anleggstrafikk

Som en del av detaljprosjekteringen skal det utarbeides plan for trafikkavvikling fra rigg/anleggsområdene i anleggsfasen

Planen kan inngå som en del av Miljøoppfølgingsplanen, og forelegges SVRØ og Bymiljøetaten til uttalelse.

5.7 For gjennomføring av anleggsarbeidene gjelder ellers følgende:

- Det skal opprettholdes gode atkomstforhold til omkringliggende virksomhet.
- Før anleggsstart skal det foreligge en beredskapsplan for håndtering av forurensninger som oppdages under anleggsarbeidet.
- Før anleggsstart skal det foreligge «tilbakeføringsplan» for anleggsområdene som beskriver hvordan berørte arealer skal istandsettes etter gjennomført anlegg.

6 Særlige bestemmelser knyttet til de enkelte rigg- og anleggsområder

Åsland - Gjelder områdene: R/A 23, 24, 26

Innenfor området R/A 23, 24, og 26 tillates etablert midlertidige anlegg knyttet til gjennomføringen av prosjektet, herunder midlertidige anlegg som f.eks. kontorbygninger og forpleining, transportbånd, kraner, verksted, betongfabrikk, lager, massehåndteringsanlegg, og eventuelt andre anlegg/funksjoner som har naturlig sammenheng med gjennomføring av anlegget. Eventuell forurensning i grunnen må fjernes før området tilrettelegges som riggområde.

Senest innen ett år etter at anlegget er avsluttet skal området være istandsatt i henhold til «tilbakeføringsplan» godkjent av Oslo kommune. Planen skal utarbeides i samarbeid mellom Jernbaneverket og Oslo kommune. Denne skal vise hvordan området skal tilbakeføres med grovplanering, jorddekking, tilsåing og bekkeåpning. Langs E6 skal en støyvoll opparbeides, og tilplantes. Myrerbekken skal ledes åpen gjennom området. Dersom annet formål blir fastsatt i "Områderegulering for Gjersrud - Stensrud", eller andre arealplaner som omfatter det aktuelle området skal disse formålene legges til grunn.

Klypen Vest - Gjelder området: R/A 6

På området tillates etablert midlertidige anlegg knyttet til gjennomføringen av dobbeltspor Oslo – Ski, inkludert å sette skråstag som vist i Teknisk plan.

Når det gjelder utforming gjelder bestemmelsene i pkt 4.3.3 og 7.2.

Klypen Øst – gjelder området: R/A 9

På området tillates etablert midlertidige anlegg knyttet til gjennomføringen av dobbeltspor Oslo – Ski, inkludert å sette skråstag som vist i Teknisk plan

Når det gjelder utforming gjelder bestemmelsene i pkt 4.3.3 og 7.2.

Ladegården/Bisp Nikolas kapell - Gjelder området: R/A 3, R/A 4

På området tillates etablert midlertidige anlegg knyttet til gjennomføringen av dobbeltspor Oslo - Ski.

Nord for Bekkelagskaia – anleggstrafikk: R/A 17

Område R/A 17 er trase for anleggstrafikk.

7 Rekkefølgebestemmelser

7.1 Dykket løsning for Alna

Det skal etableres en dykket løsning under Østfoldbanens utgående spor som gjør det mulig å lede Alna over tunnel for Follobanen og under Østfoldbanen før anlegges settes i drift.

7.2 Utforming og opparbeiding av terreng i Klypen

Jernbaneverket skal i samarbeid med Oslo kommune og Riksantikvaren utarbeide en landskapsplan for Klypen som detaljerer utforming av området innenfor de rammer som er angitt i 4.3.3 og prinsippene i UOS 10-O- 13000, datert 01.07.2012. Landskapsplanen skal forelegges Riksantikvaren til uttalelse og godkjennes av Oslo kommune.

Senest et år etter at midlertidig anlegg på P1-3 er avsluttet skal områdene være opparbeidet i henhold til denne planen.

7.3 Arbeid nær Ekebergtunnelen

Før anleggsstart skal det foreligge en avtale mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen om alle forhold, både permanente og midlertidige, knyttet til krysningen mellom Follobanen og Ekeberg tunnelen.

7.4 Deponering og transport av masser

Områder for deponering av sprengte masser må være avklart ved oppstart av driving av tverrslagstunnelene. Områder for deponering av TBM-masser må være avklart ved oppstart av driving av hovedtunnelene. Kjøreruter for massetransport skal være avklart med de aktuelle vegmyndighetene før driving av tverrslagstunnelene starter.

VEDTAK OM OFFENTLIG ETTERSYN

Plan- og bygningsetaten vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 og i henhold til delegert myndighet vedtatt av bystyret 17.06.2009, lagt ut til offentlig ettersyn.

Forslag til detaljregulering med reguleringsbestemmelser for Follobanen, nytt dobbeltspor Oslo – Ski, som reguleres til

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (kjøreveg, gang- /sykkelveg, annen veggrunn – teknisk anlegg, trasé for jernbane, annen banegrund – teknisk anlegg)
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert med Bebyggelse og anlegg (jernbane/energianlegg)
- Bebyggelse og anlegg (bebyggelse og anlegg, institusjon (museum))
- Grønnstruktur (park)
- Hensynssoner (restriksjonssone for anlegg i grunnen, hensynssone bevaring kulturmiljø, hensynssone båndleggingssone, hensynssone fareområde (høyspenttrase)
- Bestemmelsesområder (midlertidig rigg - og anleggsområde)

som foreslått av Jernbaneverket, vist på kart merket Plan- og bygningsetaten, OIS-201006489, datert 25.06.2012.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Dette dokumentet er elektronisk godkjent 09.07.2012 av:

Mai-Lin Rue - Saksbehandler

Inger Merete Vereide - Enhetsleder